



354.62
K45tA



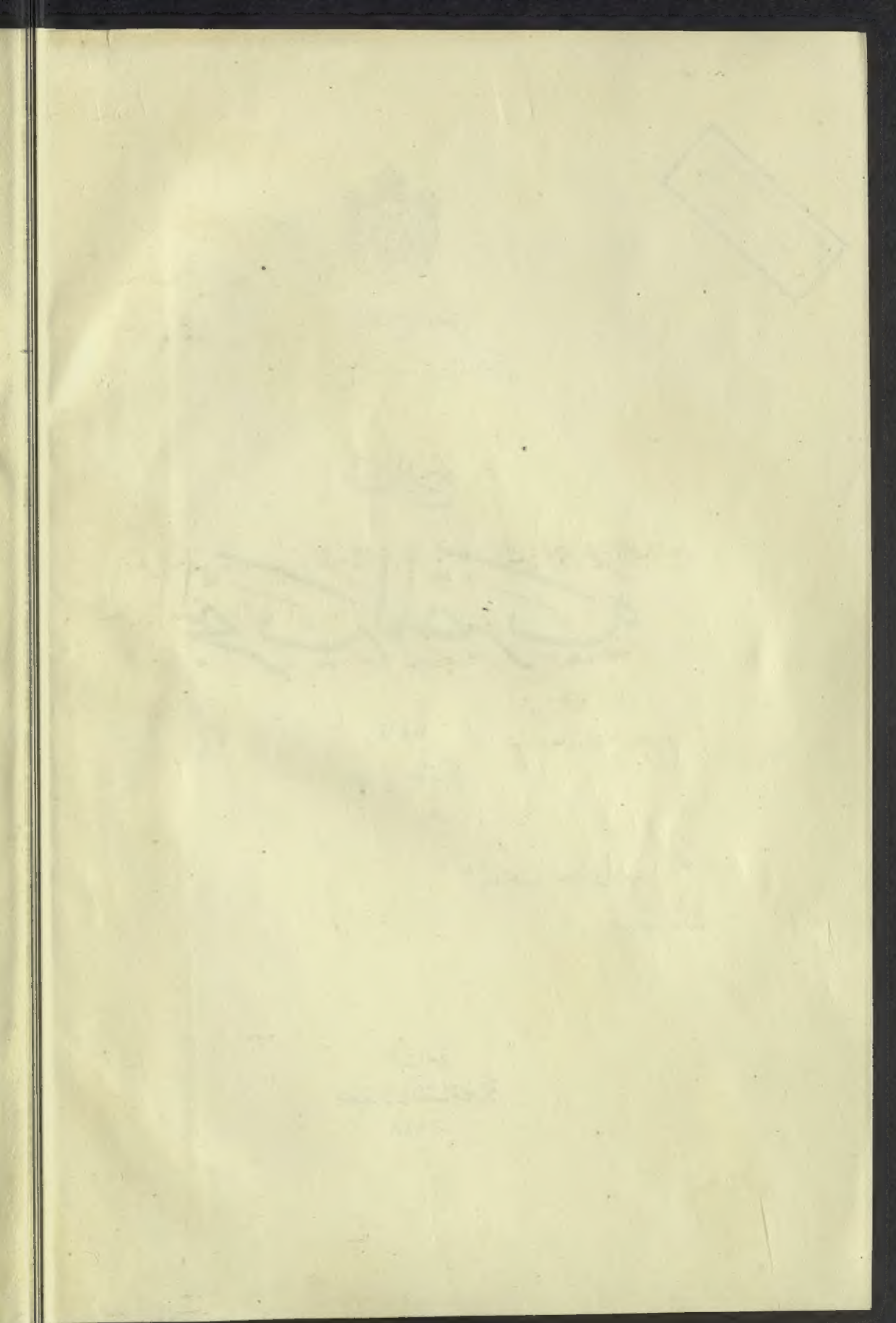
وزارة الدفاع الوطني
السلح البحري المسلح

تاريخ
البحر المصري

تأليف
جميل خاني

”إن حب البحر في دمننا.“
فاروق الأول

الطبعة
مطبعة دار الكتب المصرية
١٩٤٨



وزارة الدفاع الوطنى
رياسة السلاح البحرى الملكى
إدارة العمليات البحرية

بأمر حضرة صاحب السعادة ياور جلالة الملك وقائد عام السلاح
البحرى الملكى ٤

(امضاء) عز الدين عاطف

ياور جلالة الملك

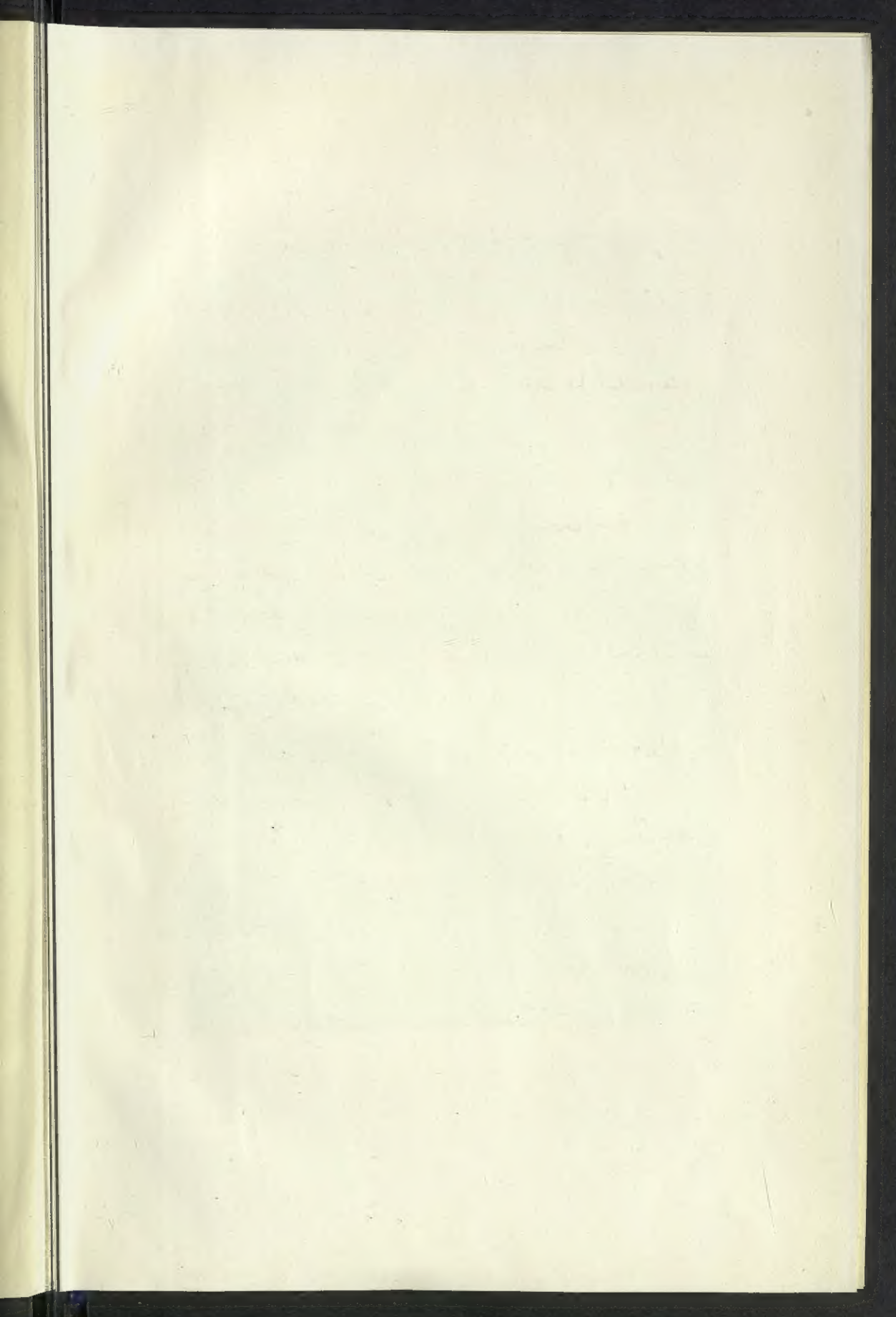
ومدير العمليات البحرية

ورفعت في ثغر الثغو
ر لمنشآت البحر بنداً
أسست مدرسة تُعِي
دُنَا بِمَلِكِ الْبَحْرِ عَهْدَا
فتى أرى أسطول مصر
رَ يَشُورُ فَوْقَ الْبَحْرِ رَعْدَا
ومتى أرى جيش البلا
دِ يَسُدُّ عَيْنَ الشَّمْسِ سَدَا

حافظ ابراهيم



١ — حضرة صاحب الجلالة الملك المعظم فاروق الأول بلباس البحرية المصرية في أثناء اجتماع تاريخي بالرئيس فرنكن روزفلت
في منتصف شهر فبراير سنة ١٩٤٥ على ظهر بارجة أمريكية راسية في البحيرات المرة



مقدمة

لأول مرة يظهر في عالم التأليف كتاب يضم بين دفتيه صفحات من تاريخ
البحرية المصرية من أقدم العهود، بما فيها العصور التي سبقت زمن الفراعنة،
حتى اليوم، وهي حقبة من الزمان تناولت خمسين قرنا ونيفا قبل الميلاد وعشرين
قرنا من بعده .

فنى أحضان وادى النيل وعلى ضفاف نهره المبارك صنعت الأيدى المصرية
أولى المراكب التي صعدت إلى أعلى البلاد وانحدرت إلى أسفل أرجائه .
وما لبثت أن ضاقت بها مياه النيل العذبة، فابتعدت عن سواحل القطر ومخرت
عُباب البحار، جارية باسم الله مجراها ومرساها شرقا وشمالا وجنوبا، ميممة الأمصار
النائية والثغور القاصية، حتى أصبحت مصر أول دولة سادت البحار وتسنمت
ذروة الصدارة بين الأمم والشعوب القديمة في غابر الزمان .

فهذى قرابة سبعة آلاف حول انتقلت فيها البلاد من حكم الفراعنة إلى الفرس
إلى البطالسة إلى الرومان إلى البيزنطيين إلى العرب إلى المماليك إلى العثمانيين إلى
الفرنسيين حتى قيض الله لها محمد على باشا الكبير وخلفاءه، فسارت السفن المصرية
في خلال تلك المدة المديدة في البحر الأبيض المتوسط وفي البحر الأحمر وفي المحيط
الهندي وفي المحيط الأطلسي، لا تلعب بها هوج الرياح ولا هول العواصف، ناشرة
فوق متون البحار وعلى أمواج تناغى غر السحاب، علم مصر عاليا خفاقا .

وقد طاف هيرودوت أبو التاريخ لأربعمائة سنة ونيف خلت قبل الميلاد
في أرجاء أوروبا وفي أنحاء آسيا وفي مجاهل إفريقيا فزار مصر وساح في ربوعها
إلى أن وصل إلى أسوان، وجال في بلاد فارس إلى أن بلغ سوس، وجاس خلال

بلاد اليونان شمالا وجنوبا شرقا وغربا الى أن انتهى به المطاف الى ضفاف
البوسفور ، وقد نرج من هذه الرحلات العديدة بعقيدة صاغها في كلمة
جامعة مانعة هي قوله : « البحر يفوق الأرض في سرعة إمداد الإنسان بالقوة
والمال » .

إن قوة الدولة تتركز على الأساطيل الحربية ويرتكز مالها على البواخر التجارية ،
أما القوة فلائن السلاح البحري إنما هو أمضى الأسلحة إبان الحروب ، وأما
المال فلائن تجارة العالم تقوم على البواخر ، إن كثيرة فرواج وثناء ورشاء ، وإن
قليلة فكساد وفقر وغلاء ، وبوفرة المال يتحقق الاستقلال الاقتصادي بشير
الاستقلال السياسي ، وبقلته يتأكد الرق الاقتصادي نذير الرق السياسي .

قال كولير كبير وزراء فرنسا في عهد الملك لويس الرابع عشر : « إن السفن من
أقوى الوسائل لبسط الرشاء في أيام السلم ولمضاعفة قوى الدول في إبان الحرب » .
هذا وعند ما أعلنت ألمانيا الحرب على فرنسا في شهر أغسطس في سنة ١٩١٤
وترامى نبأ نشوب الحرب الى ولي عهد بريطانيا (الذى صار فيما بعد ادوارد
الثامن) كانت أول خاطرة دقنها في مفكرته قوله : « حرس الله الأسطول » ، فعبّر
بهذه الكلمة البليغة عن عقيدته وعقيدة كل فرد من أفراد شعبه في تلك الساعة
الرهيبة بأن الأسطول هو عماد الامبراطورية البريطانية .

تذكرنى هذه الكلمة بيت للشاعر الفرنسى لومير جاء فيه : « ان من ملك
صولحان البحر ملك صولحان العالم » ، وقد كان لبيته هذا رنة فرح وإعجاب
في قلوب الإنجليز في القرن الثامن عشر لأن انجلترا كانت في ذلك الزمان « سيدة
البحار » فكافأت الحكومة البريطانية هذا الشاعر المفلق بأن رتبت له معاشا
مدى الحياة .

ومن جوامع الكلم ما قاله فردريك ليست أحد كبار المفكرين الألمان :
 « ان البحر أوسع ميدان في العالم تتسابق فيه همم الأمم وتتنافس فيه أفكار المفكرين
 وتتصارع فيه مختلف القوى ، ان الأمة التي لا تدرك قيمة البحار من الوجهة
 السياسية ومن الوجهة الاقتصادية تنزل نفسها منزلة الأمم التي لا تفقه معنى الحياة ،
 إن أمة بلا بحرية كطير بلا جناح ، ومنزلة الأمة التي ليس لها سفن كمنزلة الأمة
 بين الحرارء ، لمن عليها حق السيادة وعليها لمن واجب العبودية » .

لهذا نجد البلاد التي ليس لها ساحل على البحر أو ليس لها منفذ الى البحر
 تسعى دائما للحصول عليه ، مثل النمسا وتشيكوسلوفاكيا وسويسرا ولو كسمبورج ،
 أما مصر فلها ٥٨٠ كيلومترا على البحر الأبيض و ١٣٥٥ على البحر الأحمر فهي إذن
 غنية بسواحلها البحرية البالغ مجموع طولها ١٨٨٠ كيلومترا ولا ينقصها إلا البواخر
 التجارية والسفن الحربية ، على أن لها من ماضيها التليد البعيد ومن ماضيها المجيد
 القريب ما يحفزها على إنشاء بواخر كثيرة لرواج تجارتها وأساطيل حربية للذود
 عن حياضها كما كانت في عهد الفراعنة قديما وفي عصر محمد على الكبير حديثا ،
 ولعل عهد الفاروق يجمع بين العهدين فتتعم مصر في حكمه السعيد بالعمتين :
 القوة والمال .

ولا يفوتنا في مستهل هذا السفر أن نرسل تحية صادقة خاشعة ونستمطر
 شأبيب الرحمة على شهداء الواجب من أبناء الكنانة الذين أفلد البحر عليهم ، فأثروا
 رقدة أبدية في أعماق البحار على مشوى أزلى في جوف التراب . فإلى أرواحهم
 الطاهرة وإلى دمائهم الزكية نهدي هذا المؤلف الذي يلقي شعاعا على حياتهم
 الخافلة بكثير من المآثر والمناقب ، وينظم عقدا فريدا من جلائل الأعمال
 متصلة الحلقات ، وتكتب درره الالامعة للبحرية المصرية صحائف مجد مشرفات
 خالداً .

(ح)

ولئن شئت الأقدار أن تصاب البحرية المصرية خاصة وما لحق بمرافق البلاد
القومية الأخرى عامة من ضيم رزحت تحته مصر خمسا وستين سنة — من منتصف
شهر سبتمبر سنة ١٨٨٢ حتى أواخر شهر مارس سنة ١٩٤٧ — فقد كتب للبلاد
غداة التحرر من أغلالها أن تستعيد مركزها في الشؤون البحرية بما هو جدير بماضيها
التليد ، وهي سائرة الآن بخطى سريعة ثابتة في سبيل نهضة بحرية مباركة يرعاها
ويحمل لواءها مليكها المحبوب "فاروق الأول" حفظه الله وأيده بروح منه ما
جميل خانكي

أبريل سنة ١٩٤٨

الفصل الأول

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسي

(من قبل سنة ٣٣٠٠ الى سنة ٥٢٥ قبل الميلاد)

تقسيم :

جرى المؤرخون على تقسيم تاريخ مصر في ذلك العهد أربعة أقسام :

(١) عهد ما قبل التاريخ وهو ما امتد قبل أن يوحد مينا مصر العليا ومصر السفلى في سنة ٣٣٠٠ قبل الميلاد ، على تقدير بعضهم ^(١) ، أو في سنة ٣٤٠٠ على تقدير البعض الآخر ^(٢) .

(٢) عهد الامبراطورية القديمة ، وهو ما امتد من تاريخ توحيد مصر على يد مينا وبداية الأسرة الأولى الى نهاية الأسرة العاشرة في سنة ٢١٦٠ قبل الميلاد .
(٣) عهد الامبراطورية الوسطى ، ويبدأ بالأسرة الحادية عشرة في سنة ٢١٦٠ ^(٣) ، وينتهي بانتهاء الأسرة السابعة عشرة في سنة ١٥٨٠ .

(٤) عهد الامبراطورية الحديثة ، وأوله بداية الأسرة الثامنة عشرة في سنة ١٥٨٠ ، ونهايته انقضاء الأسرة السادسة والعشرين بدخول الفرس مصر في أثناء سنة ٥٢٥ .

(١) هنري جوتييه : "الموجز في تاريخ مصر" ج ١ ص ٤٣٩ .

(٢) جيمس هنري برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ١ من الفقرة ٣٨ الى الفقرة ٧٥ ، وجيمس هنري برستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي" (تعريب الدكتور حسن كمال) ص ٤٠٣ ، هذا فضلا عن غيرهما من المؤرخين الذين عاودوا بحكم مينا الى ما فوق سنة ٥٠٠٠ تارة وإلى ما دون سنة ٣٠٠٠ تارة أخرى .

(٣) يكاد يتفق المؤرخون على تواريخ العصور التي تتبدى من عهد الامبراطورية الوسطى ، أى من سنة ٢١٦٠ قبل الميلاد ، وإن تضاربت آراؤهم لآزاء التواريخ السابقة .

(١) عهد ما قبل التاريخ

دلت الآثار المصرية القديمة على أن المصريين أول من بنوا السفن وقادوها في الأنهار ثم في البحار . بدأوا باعتلاء جذوع الأشجار (Troncs d'arbres) للانتقال من أحد شاطئ النيل الى الشاطئ المقابل ، ثم ربطوا الجذوع بعضها ببعض ، وشدوا وثاقها بالأعشاب المتينة مثل البردى ، وكوفوا منها ككلا من الخشب (Radeaux) أمسكوها بأيديهم ، مستعملين أقدامهم كمحركات ، ثم جعلوا فيها مقاعد ، واستعملوا أيديهم أو قطعاً من الخشب كبذالات للتجديف الى أن أتقنوا صنعها ، خفروا تلك الكلال الخشبية وجوفوها ، فصارت فلكاً وزوارق على شكل عوامات طافية ، عرفت باسم (Pirogues)^(١) .

ومن أقدم السفن المصرية تلك التي وجدت صورها منقوشة على أوانٍ خزفية قيل إنها من أصل لوبي^(٢) ، يرجع تاريخها الى عهد ما قبل التاريخ ، ولعلها صنعت فيما بين سنة ٥٠٠٠ وسنة ٧٠٠٠ قبل الميلاد .

وقد بدت منذ العصر الحجري على أواني الفخار رسوم تمثل قوارب مجهزة بمجاديف ، وفي وسطها حجرتان عليهما شارة مما يدل على إلمام المصريين في تلك العصور الغابرة بركوب متن البحار على ظهر المراكب .

ومما يسترعى النظر في تلك القوارب كبر تقويس بدن المركب ، إذ أن طرفي المقدم والمؤخر بارزان بروزاً يتنا فوق سطح الماء^(٣) ، وقد شوهدت على هذه

(١) شارل بوريه : "أبحاث في الملاحة المصرية" .

(٢) دلت الآثار التي كشفت حديثاً على أن الجنس البشري قطن مصر منذ أزمان متوغة في القدم ، إذ عثر الباحثون على آلات دقيقة الصنع وعلى أوانٍ خزفية أثبتت وجود حضارة بمصر قبل الميلاد بنحو ٧٠٠٠ أو ٨٠٠٠ سنة . وأرجح الآراء أن مؤسس تلك الحضارة قوم لوبيو الأصل هبطوا وادى النيل في تلك الأزمنة الغابرة . راجع كتاب جيمس هنري برستد : "تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي" (التعريب) وصورتها منشورة في صفحتي ١٨ و ٢٠ .

(٣) دي مرجان : "العهد الحجري في مصر" و "السلالات البشرية في عهد ما قبل التاريخ" .

الآثار — فيما عدا مركب الصيد الصغيرة — صور أخرى تمثل سفنا كبيرة تمخر عباب النيل ، وتدفعها الى الأمام مجاديف عديدة وتوجهها دفات ضخمة .

ويرجع تاريخ أول صورة لمركب شراعى مصرى الى سنة ٦٣٠٠ قبل الميلاد وفيها ركبت السارية على شكل مربع منحرف أو شبه بالمنحرف ، واستغنى عن الأوتار ، واستعمل الشراع المربع الذى يلائم الملاحة فى النيل حيث تهب الرياح عادة من الشمال ، فيتيسر للراكب الإقلاع الى أعلى النيل ضد التيار والعودة معه بقليل من الجهد بوساطة المدرة أى عمود الجس (Sonde) ، ومن المرجح أن قدماء المصريين كانوا يستعملون مثل هذه المراكب فى تجارتهم مع الهند والبلاد الأخرى ، ولعل استعمال الشراع المربع كان يلائم أيضا الرياح الموسمية الهندية التى كانت تهب فى بحر العرب والمحيط الهندى .

وكان يرفوف على كل مركب شراعى علم عليه رسوم تشير الى محل معين ، ومن هذه الرسوم قوسان متقاطعتان يرمز بهما دائما الى المعبودة "نيت"^(١) الصاوية ، ومنها أيضا صورة الفيل ، ويقصد بها غالبا جزيرة الفيلة الواقعة جنوبى أسوان ، وبالفحص عن هذه الأعلام لوحظ أنها كثيرة الشبه بأعلام الأيالات التى تجزأت اليها مصر فيما بعد ، لذلك لا يبعد أن تكون أعلام هذه السفن دليلا على تقسيم القطر المصرى وقتئذ عدة أقسام ، انتهى أمرها بانضمام بعضها الى بعض لتكوين مملكتين عظيمتين : إحداهما فى الشمال هى مصر السفلى ، والأخرى فى الجنوب هى مصر العليا .

وقد وجدت نماذج خشبية للراكب المصرية القديمة فى مقابر الفراعنة ، ومتحف القاهرة زاخر بأنواعها المختلفة فى شتى العصور ، وكانت تسير تلك المراكب بوساطة صفوف من المجاديف تغدو وتروح على نغمات الموسيقى ، وكانت

(١) المعبودة "نيت" (Neith) هى أم الإله "رع" وقد ذاعت عبادتها فى غربى الدنيا ، وكان مقر عبادتها بلدة "سايس" وهى ناحية صا الحجر الحالية ، ثم انتشرت فى جميع أنحاء القطر المصرى .

آلة التوجيه عبارة عن بدالة أو جملة بدالات . وقد استعمل قدماء المصريين كثيرا من الآلات الميكانيكية في مراقبتهم ومن المحقق أنهم عرفوا الأرغاط (Cabestan) والونش (Vindas) حوالى سنة ٣٥٠٠ قبل الميلاد .

ولما اطرّد كبر حجم السفن زاد عدد المجذفين كما زاد عدد صفوفهم ، ورتبت السفن درجات بحسب عدد تلك الصفوف من المجاديف .

وقد استعمل بعض تلك السفن الأولى الشراع المربع والمجاديف معا كما كان بعضها يُزيد شراعا مثلثا فوقها ، وكانت السفن التجارية عادة أضخم في البناء وتزيد في العمق والعرض على السفن أو النقلات الحربية .

ولما زادت حركة التجارة بين الدول واتسع نطاقها اضطرّ المصريون الى التضحية بسرعة المسير في سبيل إفساح أمكنة أوسع للبضائع المنقولة فعوّلت تلك المراكب على استعمال الأشعرة واستغنت شيئا فشيئا عن المجاديف . وقد كان لبعض السفن التجارية سطح ممتد من المقدم الى المؤخر وكان بعضها مفتوحا من الجزء الأوسط ما عدا الأمكنة المخصصة للمجدفين ، وكانت كلها مسقوفة عند المقدم والمؤخر^(١) .

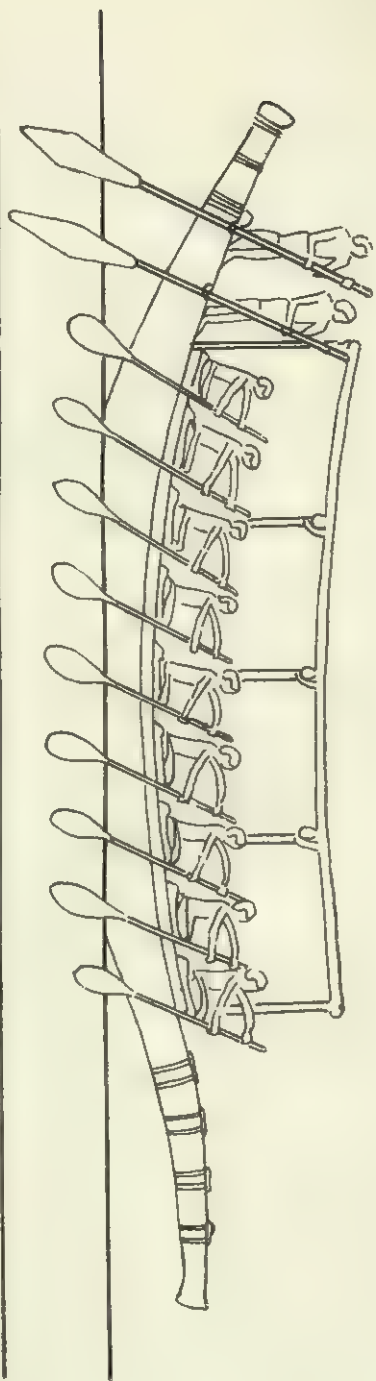
وكانت السفن المصرية تزين برسوم كثيرة من الخارج كما كانت تحفر الأشكال المختلفة على مقدمها تميزا لها إذ لم يكن لها أسماء كما جرت العادة الآن ، فكثير منها كان يحمل على جوانبه أشكالا محفورة للآلهة أو تعويذات ملونة^(٢) .

وقد كان النشاط البحرى في ذلك العهد ضئيلا في مصر العليا على خلاف ما كان ملحوظا في مصر السفلى ، تدل على ذلك الأواني القديمة التى ترجع نقوشها الى الى ذلك العهد والتي لم تظهر عليها سوى رسوم سفن مصر السفلى ومصر الوسطى^(٣) .

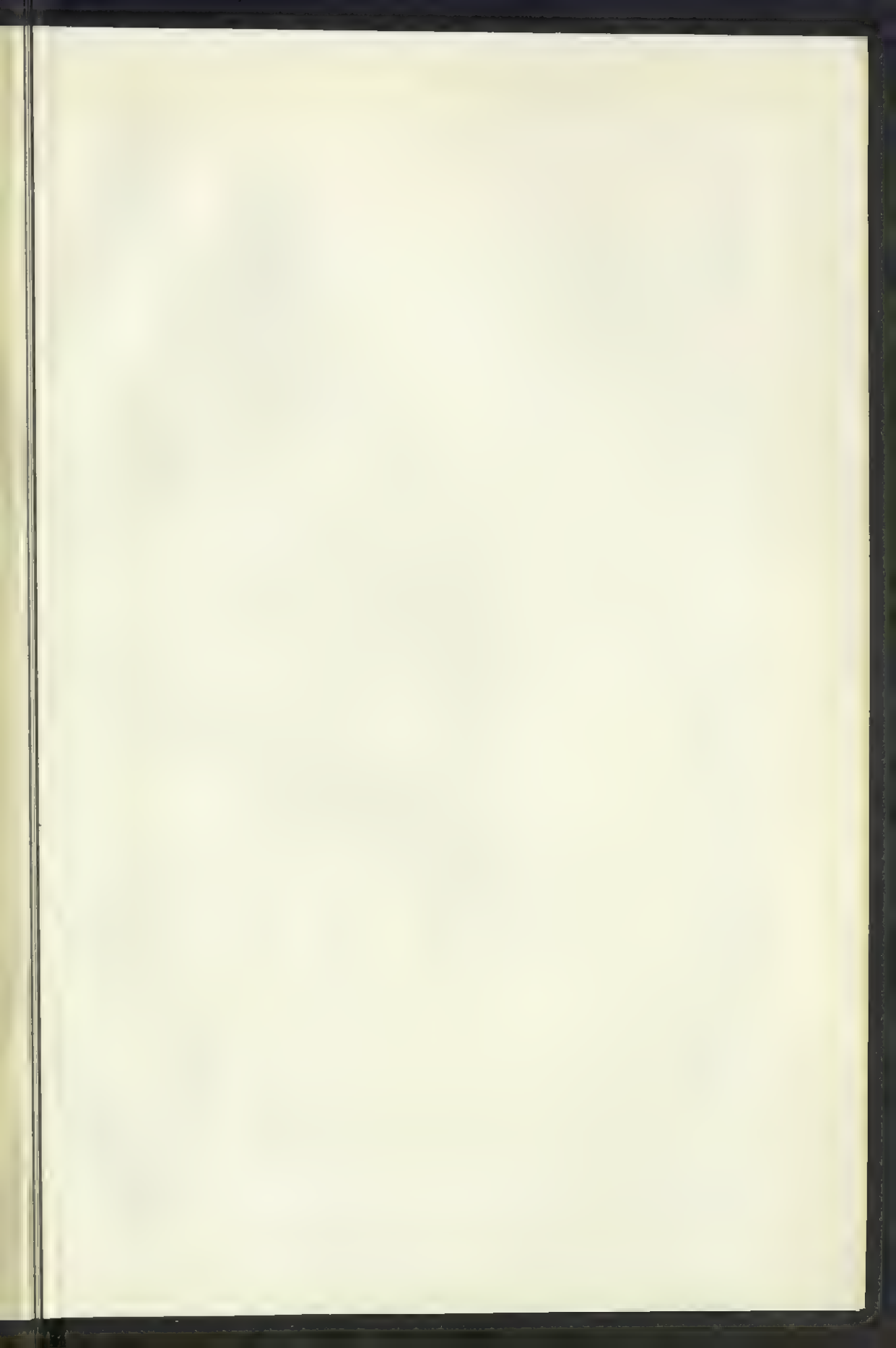
(١) سيسيل تور : " سفن قديمة " ص ٥١ .

(٢) سيسيل تور : " سفن قديمة " ص ٦٥ و ٦٨ .

(٣) مرسير : " دراسات في أصول الدين في مصر " ص ١٧ .



٢ — مركب من مراكب قداماء الممر بين مهنوخ بالبردي يسير في النيل بالجاذيف



(ب) عهد الامبراطورية القديمة

لما تولى مينا الأول (Ménès) حكم مصر في سنة ٣٤٠٠ قبل الميلاد^(١) نشطت حركة المراكب المصرية على النيل وبلغت الشلال الأول . وأصل الملك مينا من تينيس^(٢) وهو الذى أسس عاصمته على مقربة من هليوبوليس حاضرة البلاد وقتئذ وسماها "مين نوفر" (Men Nofir) أى الميناء الجميل وقد حُزف الاغريق الاسم فصار "ممفيس" (Memphis) .

ولعل أولى البعثات البحرية المهمة في ذلك العصر هى تلك الرحلة التى قامت بها أربعون سفينة مصرية من شواطئ مصر الى سواحل فينيقية لاستيراد خشب الأرز من جبال لبنان في عهد الملك "سنفرو" (Snofrou) آخر ملوك الأسرة الثالثة حوالى سنة ٢٩٢٠ قبل الميلاد . وقد بنى سنفرو سفنا كثيرة باع طول الواحدة مائة وسبعين قدما تقريبا (أى حوالى ستة وخمسين مترا) استعمل بعضها في النيل والبعض الآخر لتنشيط حركة التجارة مع الأقطار الشمالية^(٣) .

ولما كان القطر المصرى يفتقر الى الأخشاب التى كثرت في غابات لبنان فقد أنفذ الملك سنفرو الى تلك الأصقاع حملات بحرية عدة ، وشيد في ثغر بيلوص (جبيل) على الشاطئ الفينيقي معبدا للعبودة هاتور ، كان يتردد عليه البحارة المصريون ، وقد ثبت من الكشف الأثرية الأخيرة أن مراكب المصريين جاوزت في ذلك العهد أقصى شمال الشام كما بلغت قلب القارة الافريقية وتوغلت

(١) آثرنا الأخذ في هذا الكتاب بتحديد الأستاذ جيمس هنرى برستد أستاذ التاريخ المصرى القديم وتاريخ الشرق بجامعة شيكاغو الذى حدد تاريخ تولى الملك مينا بسنة ٣٤٠٠ قبل الميلاد .

(٢) أصبحت تينيس اليوم ناحية المنشأة بجوار العراية المدفونة بالبليتا بجرجا .

(٣) حجر بالرمو ، وجيمس هنرى برستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسى" (التعريب) ص ٧٥ ، وجيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ١ فقرة ١٤٦ ، وسليم حسن بك : "مصر القديمة" ج ١ ص ٢٨٤ وج ٢ ص ٢٢٦ .

في الصومال ببلاد بونت (Pouânit)^(١) الغنية بالأشجار الزكية ، فانتعشت الملاحة التجارية وانطلقت السفن المصرية في كل صوب محملة بالواردات والصادرات من خط الاستواء الى جزر بحر إيجيه وجزيرة كريت .

وقد كانت هذه السفن تشحن بالبحارة ومعهم فصيلة من الجنود ، لحماية البعثات من هجمات أهالي البلاد الأجنبية أو لتكون مظهرا من مظاهر سلطة فرعون مصر . وكانت تبني على نموذج السفن النيلية غير أنها كانت أكبر حجما وأثقل وزنا حتى يمكنها أن تقاوم هياج البحر وتحمل شحنة مهمة من السلع .

ومن الإدارات الرئيسية في الدولة في عهد الأسرة الثالثة ” إدارة بناء السفن “ التي كانت تشرف على المصانع التي تشيد الأساطيل . ولما كانت سياسة الوحدة والتركيز لا تتم إلا بوجود جيش قوى وأسطول ضخم أشأ ملوك تلك الأسرة ” مصلحة الحربية “ وجعلوا الأسطول الحربى تابعا لها ، كما وضعوا نظاما حربيا للدفاع عن الحدود المصرية تضمن تشييد قلاع وحصون وأسوار واقامة حاميات دائمة بها . وفي عهد الأسرة الرابعة جعلت القيادة العليا للجيش البرية والأساطيل الحربية في يد واحدة لأحد أبناء الملك ، وقد ظل الأسطول الحربى في عهد الأسرة الخامسة كما كان في عهد الأسرة السابقة تابعا لإدارة الحربية التي يرأسها قائد عظيم وكان مقسما وحدات ، كل وحدة تحت إمرة قائد بحرى .

وقد كشف علماء الآثار عن ” سفن الشمس “ التي يرجع تاريخها الى عهد الأسر الأولى ، وهى وإن كانت رمزا لعبادة الشمس يحمر عليها الإله في السماء إلا أنها تدل مع ذلك على إلمام المصريين بفنون البحر وتفوقهم في هذا الميدان ، فقد عثر من آثار الملك خوفو أول فراعنة الأسرة الرابعة الذى تولى الملك سنة ٢٩٠٠ قبل الميلاد على سفينتين للشمس يبلغ طول الواحدة منهما ٥٥ مترا وسفينة أخرى

(١) تشمل بلاد بونت سائر الصومال والجزء الجنوبي من بلاد العرب المعروف باسم (Arabia Felix) .

يتوصل اليها بدرج ويبلغ طولها نحو ٤٠ مترا . وفي معبد خفرع ثالث ملوك الأسرة الرابعة كشف عن سفينتين للشمس واحدة تقلع من الشرق الى الغرب والأخرى تجر من الغرب الى الشرق ، ومما يلاحظ في ثانيتهما أنها مغطاة بالأحجار لأن المفروض فيها أنها تسير ليلا في جوف الظلام .

وتوالى الحملات البحرية في عهد الأسرتين الخامسة والسادسة (فيما بين سنة ٢٧٥٠ سنة ٢٤٧٥ قبل الميلاد) فاتجهت المراكب المصرية صوب بلاد بونت في الصومال وجنوب خليج عدن ونواحي طور سيناء وحدود مصر الشمالية عن طريق ساحل تيبا^(١) (Tiba) ، وعادت محملة بالمعادن النفيسة والجواهر الثمينة والبخور الذكي والروائح العطرية والأدهنة الجميلة وعلى الأخص بعد الرحلة التي قامت بها السفن المصرية بقيادة القائد البحري نونو (Nonnou) في أثناء سنة ٢٦٧٣ قبل الميلاد في عهد الملك ساحورى (Sahouri) أو ساحورع (Sahourâ)^(٢) ثانيا ملوك الأسرة الخامسة .

وقد أنشأ الفرعون ساحورى أسطولا بحريا أرسله الى سواحل فينيقية ، وقد وفق علماء الآثار فعثروا على نقوش في هرم هذا الملك وفي معبد الشمس بجهة أبى صير بالقرب من منف يرجع تاريخها الى سنة ٢٧٥٠ قبل الميلاد ظهرت فيها رسوم لأربع سفن كبيرة مشحونة بالأسرى الفينيقيين يحيط بهم بحارة مصريون . ومما ورد عن ساحورى في حجر بالرمو أنه جلب من بلاد الصومال ثمانين ألف

(١) كانت تقع تيبا (Tiba) جنوب الشام وشمالي العريش .

(٢) ويسميه بعض المؤرخين سفيريس (Sephres) كما يسمونه أيضا (Sahouré) .

(٣) يرجع تاريخ حجر بالرمو الى عهد الأسرة الخامسة ولعله من آثار الملك نوسرع ، وهو يعرف بهذا الاسم لأنه محفوظ بمدينة بالرمو عاصمة جزيرة صقلية . وقد عثر على أربع قطع منه موجودة الآن بمتحف القاهرة . وقد دوت على هذا الحجر أسماء ملوك مصر منذ عصر ما قبل الأسرة الأولى مع ملخص أهم الحوادث التي وقعت في عهد كل ملك وما قام به من جلائل الأعمال .

ميكال من المئتين وستة مائة مثقال من مخلوط الذهب والفضة وألفين وستة مائة غصن من نباتات ثمينة لعلها الآبنوس^(١) .

ولما امتدت سيطرة مصر على بلاد النوبة في القرن السادس والعشرين قبل الميلاد عين فرعون مصر على تلك البلاد حاكما عاما من قبله لقب " حاكم البلاد الأجنبية " وقد أخذ هذا الحاكم وخلفاؤه في غزو بلاد الصومال فبنوا السفن في ميناء على البحر الأحمر تجاه النيل كالقصور وأدخلوا على فق الملاحاة بعض تحسينات فاستعملوا أحد المجاديف كدفة في مؤخر المركب ، وبه يد تديره وتوجهه .

وقد أخذت مصر في ذلك العهد تبسط نفوذها على الأقطار المجاورة غير قانعة بخيرات بلادها فنشطت الملاحة التجارية مع الجنوب وأخذت الأساطيل المصرية تنقل موارد لبنان المختلفة الى مصر وتقلع الى جزر البحر الأبيض المتوسط وتعود منها محملة بمواردها العديدة .

وفي عهد ببي الأول (Pépi I^{er}) ثالث فراعنة الأسرة السادسة (٢٥٩٠ — ٢٥٧٠) قامت حملة بحرية بقيادة أمير من أمراء مصر العظام يدعى أونى (Ouni) قاصدة شواطئ فلسطين وفينيقية ونزلت جنودها شمالى حيفا بالكرمل وهددت الكنعانيين وأدبت قبائلهم التي كانت قد تعدت على حدود مصر الشرقية ، فأمنت البلاد شرهم .

وقد قص أونى بنفسه ما قام به من جلائل الأعمال في تلك الحملة فقال :
" أبحرتُ في سفن البحر ومعى فصائل من الجنود . ونزلتُ خلف مرتفعات الجبال الواقعة شمالى بلاد سكان الرمال ، وعند ما سار هذا الجيش على المرتفعات سرت وقبضتُ على التوار بأكلهم وقضيتُ على كل العصاة " .

(١) جيمس هنرى برستد : " تاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي " (التعريب) ص ٨١ ، وجيمس هنرى برستد : " نصوص مصرية قديمة " ج ١ فقرة ١٦١ ، سليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ١ ص ٣٣٣ .

وتعد هذه الحملة الأولى من نوعها في تاريخ مصر بل في تاريخ العالم، فهي تعتبر أول حملة من هذا القبيل اشترك فيها الجيش والأسطول معا، ولقد برهن المصريون فيها على أنهم بحارة ماهرون، أكفاء على متن البحار وفي وسع أسطولهم أن يحتمي فيألق الجيش^(١). وفي عهد الملك مرن رع خليفة بليي الأول وهو من فراعنة الأسرة السادسة أرسلت حملة بحرية الى محاجر بلاد النوبة والفتين بقيادة أوني، وقد قص ذلك القائد تفاصيل تلك الرحلة بقوله: "أرسلني الملك الى أبهات لإحضار تابوت (صندوق الأحياء) وغطائه وكذلك قطعة هرمية صغيرة ثمينة لأجل هرم مرن رع الذي يسمى "خع نفر مرن رع" ثم أرسلني جلالته الى الفتين لأحضر لوحة من الجرانيت وقاعدتها وجانبيها وكذلك لأحضر أبوابها من الجرانيت ورقعتها للحجرة العليا لهرم مرن رع المسمى "خع نفر مرن رع"، وقد سمحت في النهر من هناك حتى هرم مرن رع بست سفن نقالة وثلاثة قوارب تُشد بالأمراس بوساطة ستة عشر رجلا. وقد تم كل ذلك في بعثة واحدة. مع أنه لم تقم رحلة واحدة قط الى أبهات والفتين دفعة واحدة في عهد أي ملك من الملوك^(٢) ...".

ثم أنفذ مرن رع القائد أوني في رحلة بحرية أخرى الى محاجر المرمر في مصر الوسطى، فقام بها أوني خير قيام، واليك ما ذكره عنها: "أرسلني الملك الى حتنوب لإحضار مائدة قربان من المرمر وقد سرت في النهر شمالا على ظهر نقالة من أجل الملك، لاستخراج هذه المائدة من محاجر حتنوب في سبعة عشر يوما. والواقع أني بنيت نقالة لهذا الغرض من خشب السنط طولها ستون ذراعا وعرضها ثلاثون ذراعا، وقد جمعت الأحجار في سبعة عشر يوما خلال الشهر الثالث من فصل الصيف، وعلى الرغم من ضخوة النهر فاني وصلت سالما معاف الى هرم مرن رع، وقد أتممت كل العمل بنفسى وفقا للأمر الذي أصدره الى جلالته

(١) سليم حسن بك: "مصر القديمة" ج ١ ص ٣٧٣.

(٢) سليم حسن بك: "مصر القديمة" ج ١ ص ٣٣٨.

سيدي ، وقد أرسلني جلالته لحفر خمس ترع في الجنوب ولأصنع ثلاث نقالات وأربعة قوارب تُجَرَّ بالحبال من خشب سنط^(١) ” وأوات^(٢) ... وقد أنجزت العمل كله في خلال سنة بما في ذلك السياحة وتحميل الجرانيت وحفر القنوات .

هذا وقد أتم أوني حفر القنوات الخمس عند الشلال الأول مما سهل سير السفن التي كانت تعترضها الصخور وحسن طرق الملاحة التجارية وعمل على إنمائها بين مصر وبلاد النوبة .

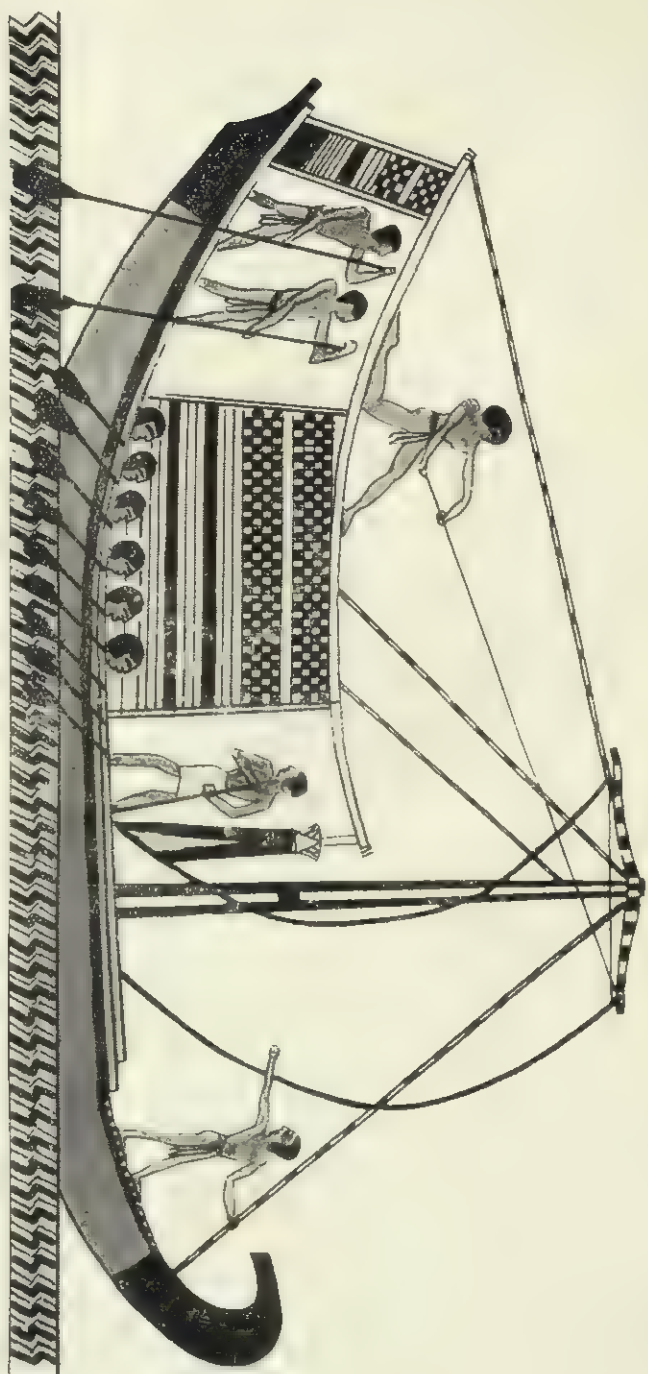
وفي عهد الأسرتين التاسعة والعاشر (٢٤٤٥ — ٢١٦٠ قبل الميلاد) ثار أهالي طيبة على فرعون أهناس وأعلنوا استقلال مقاطعتهم عن بقية القطر ، وما لبثت أن نشبت الحرب بين الفرعون ختي الثالث وبين ” أنتف ما “ أمير طيبة وزعيم الثورة ، فقد كان كل من ختي فرعون أهناس وأنتف عا أمير طيبة يدعى لنفسه السلطان على طيبة والعرابة المدفونة التي تتاحها ، وقد خف الى مؤازرة فرعون أهناس تف ايب أمير أسيوط ، وعلى أثر ذلك قام أنتف عا بجحلة نيلية في أسطول سار به شمالا حاملا لواء العصيان ضد فرعون البلاد، فكان نصيبه الفشل التام والهزيمة المنكرة . وقد قصت النقوش تلك القصة نقلا عن أمير أسيوط حليف الفرعون إذ قال : ” جاء أنتف كأنه الفهد المقترس بجيش مؤلف من أحلافه فخرجت لملاقاته ولم أتوان لحظة واحدة عن منازلته في سفنى وقد حاولت استخدام ريح الشمال وريح الجنوب وكذلك الريح الشرقية والريح الغربية حسب الأصول الجوية ، وقد انتهت هذه الحرب بأن غرق العدو وسفنه في النيل وكانت جنوده تلوذ بأهداب القرار كالثيران عند ما تهاجمها الحيوانات الوحشية رافعة ذيولها الى الأمام^(٣) . وتعد هذه الموقعة الأولى من نوعها في المواقع البحرية في التاريخ .

وبانقراض الأسرة العاشرة ينتهى عهد الامبراطورية القديمة .

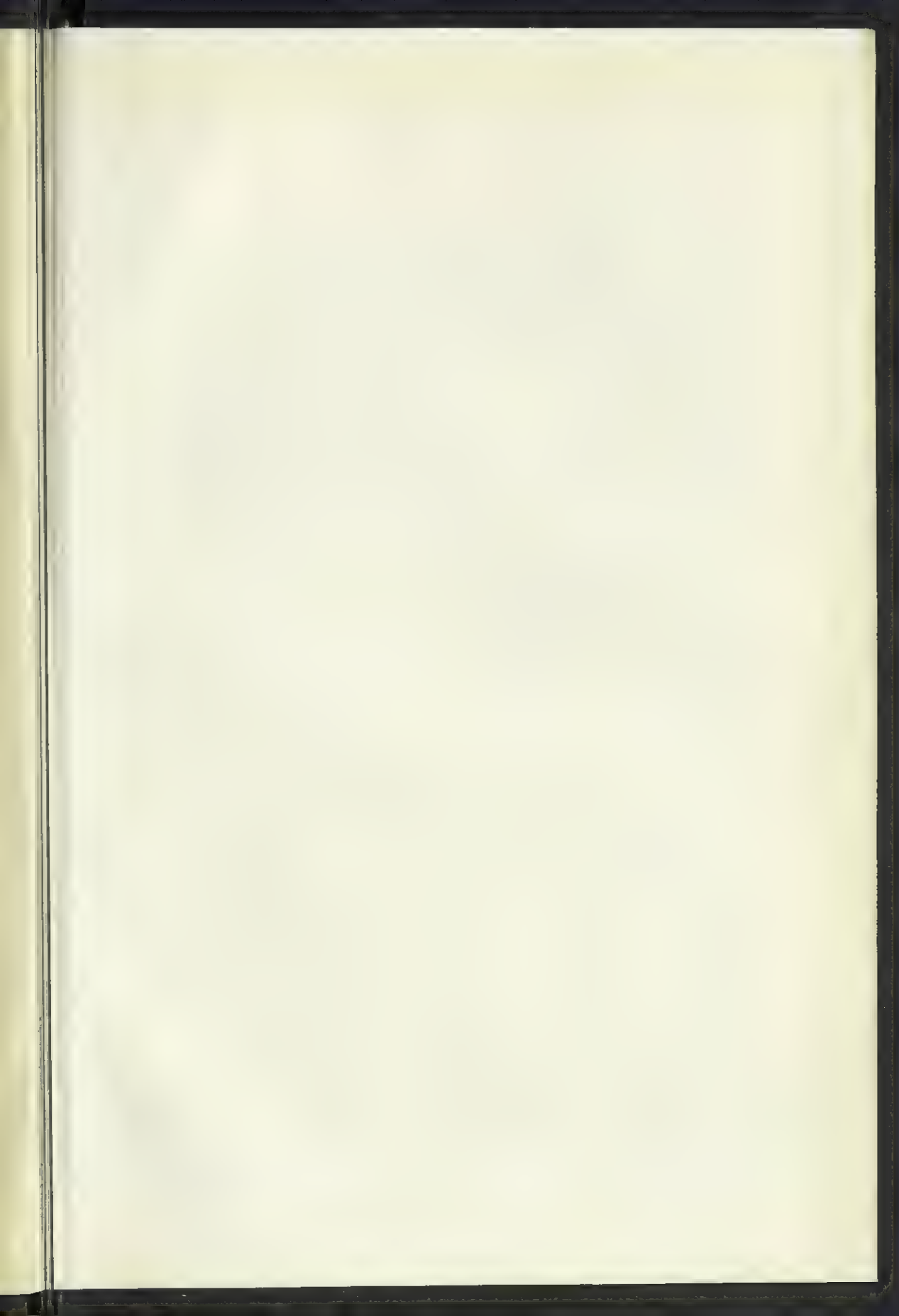
(١) قبيلة كانت تقع شرق النيل .

(٢) سليم حسن بك : ” مصر القديمة “ ج ١ ص ٣٧٩ .

(٣) سليم حسن بك : ” مصر القديمة “ ج ١ ص ٤٢١ .



٣ — مركب سمير و الشراع والنج ديف في البحرين



(ج) عهد الامبراطورية الوسطى

في عهد سنخ كارع متوحوب الخامس (Sankharé Montouhotep V) آخر ملوك الأسرة الحادية عشرة طاف الأسطول المصرى على سواحل البحر الأحمر وتعددت حملاته في تلك الأرجاء حوالى سنة ٢٠٠٠ قبل الميلاد . وقد عثر المسيو دى مرجان في سنة ١٨٩٤ على مقربة من هرم سنوسرت الثانى (Senousret II) من ملوك الأسرة الثانية عشرة بجهة دهشور على خمس سفن كبيرة من السفن المقدسة التى كان يعتقد قدماء المصريين أنها كانت تنقل الموتى في هذه الحياة الدنيا الى الجنة في الآخرة ، ويبلغ طول الواحدة من هذه السفن ثلاثين قدما وعرضها ثمانى أقدام وعمقها أربع أقدام وهى مصنوعة من خشب الأرز اللبنانى وموجودة في دار الآثار بالقاهرة ، ومنها ما هو معروض بدار متحف شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية ، ومنها ما اختص به متحف برلين عاصمة ألمانيا^(١) .

وهذه السفن مركبة من ألواح مثبتة بدسر على عيدان صغيرة من الخشب جعلت معوجة في الداخل كأضلاع لها ولكل منها بطوسى أى سطح وفي مؤخرتها قائمتان مستقيمتان كانت توضع عليهما المجاديف المستعملة عندهم في مكان الدفة .

وفي عهد أمنمحت الأول (Amenemhêt I^{er}) وسنوسرت الثانى (Senousret II) من ملوك الأسرة الثانية عشرة استؤنفت الملاحة التجارية مع بلاد بونت حتى ألف أهلها رؤية المصريين عندهم فأخذ هؤلاء يذكرون تلك الأصقاع في قصصهم

(١) جيمس هنرى برستد : " كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسمى " (التعريب)

(٢) الدسراو الدسر : جمع دسار وهو خيط من الليف تشبه ألواح السفينة ، والدسرا : السفينة لأنها تدر الماء بصدورها أى تدفه .

ومن أطرفها قصة "الملاح الغريق" التي تصف ما صادفه ملاح مصرى من مشاق وصعاب فى رحلته الى بلاد الصومال .

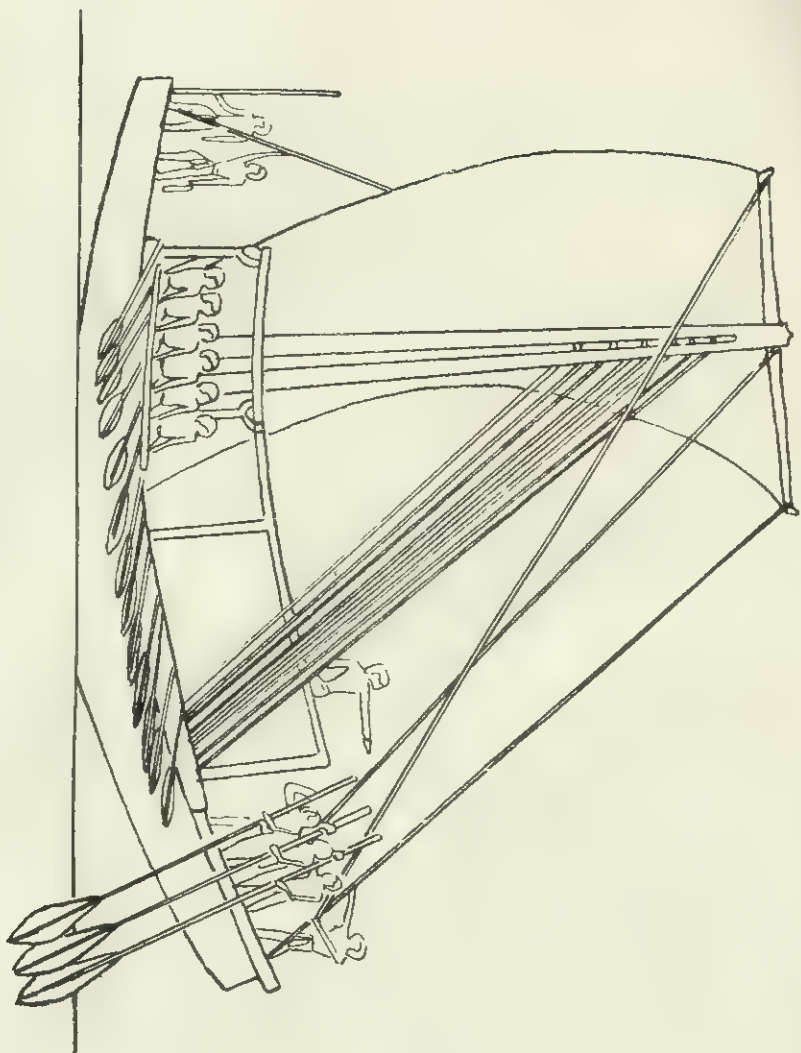
ومن آثار الأسرة الثانية عشرة التى عثر عليها فى صيف عام ١٨٩٢ بجبهة مير ومعروضة الآن بالمتحف المصرى بالقاهرة سفن للأموات معدة بطوائفها من الملاحين ومجاديف صغيرة وسفينة بشراع صنعت من الخشب ، ربما كانت فريدة فى نوعها ، وسفن تمثل تشييع جنازة ونقل الميت من مدينته الى قبره ومن قبره الى الدار الآخرة ، ونماذج لبعض السفن تمثل تشييع الجنازة وهى شبيهة بالسفن المستعملة الآن فى الشرق الأقصى عند أهل بلاد أنام (Annam) الواقعة فى شرق الهند وعند الصينيين .

(د) عهد الدولة الحديثة

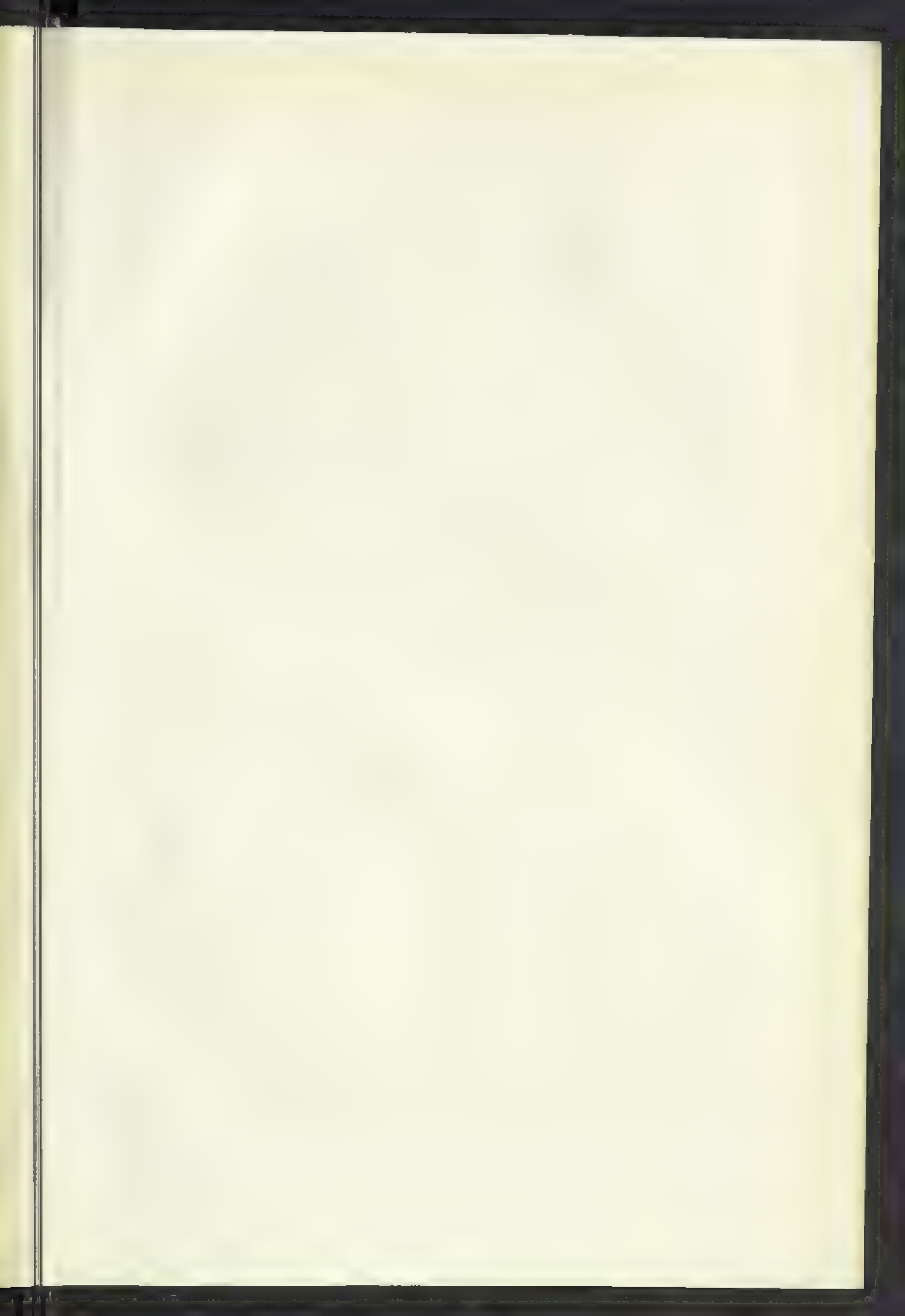
يستهل عهد الامبراطورية الحديثة ببداية الأسرة الثامنة عشرة وباستواء أحعمس الأول (Ahmôsis I^{er}) على عرش مصر فى سنة ١٥٨٠ قبل الميلاد ، ومما يدل على وجود أسطول حربى لمصر فى ذلك العهد ما عثر عليه من آثار فى مقبرة بالقرب من بلدة ايليثيا (Elethya) فى صحراء مصر الشرقية ، وتدل النقوش المحفورة على جدران تلك المقبرة على أن صاحبها يدعى احعمس بن ابانا وأنه كان رئيسا للنوأت^(١) فى حكم الملك أحعمس الأول إذ لحق به فى تيس واشترك فى الحروب التى وقعت فى عهده ، وخدم مليكه على ظهر البحار ورافقه بحرا الى بلاد الحبشة حيث حارب أهاليها وفرض عليهم الجزية كما تولى قيادة بعض السفن المصرية فى حكم خلفائه^(٢) .

(١) النوأت جمع نوتى وهو الملاح من نأت بنوت نوتا أى تمايل وقد سمي الملاح نوتيا لأنه يميل مع السفينة من جانب الى جانب . وهو معرب من الكلمة اللاتينية (Nauta) ومنها اشتقت الكلمة اليونانية (Naftis) والكلمتان الفرنسيتان (Naute) و (Nautonier) بمعنى بحار وملاح .

(٢) شامبلون فيجاك : "مصر القديمة" ص ١٨٦ .



٤ — مركب يسير بالشرع والجاذيف في البحار



واليك ترجمة ما قاله اعمس بن ابانا عن سيرته أيام أعمس الأول :

” قضيت أيام شبيتي في مدينة نخب^(١) وكان أبي ضابطا في جيش ملك القطرين البحرى والقبلى سكننرع وكان يسمى بابا بن روينيت ، ولما توفي خلفته في سفينة تسمى ” القربان^(٢) “ وذلك أيام الملك أعمس الأول . وكنت إذ ذاك شابا لم أتزوج فلما تزوجت وصارت لى أسرة نقلت الى الأسطول الشمالى إذ آنسوا فى شجاعة وإقداما ، وكنت أتبع الملك فى سيره حيثما أفلته عجلته . ولما حاصر الملك مدينة أواريس^(٣) أظهرت بسالة عظيمة وأنا أحارب على قدمى ، فعينى الملك بالسفينة المسماة ” ضوء منف^(٤) “ ثم حارب الملك فى مياه ترعة بزديكو (Pazedku) جهة أواريس وقد حاربت وقتئذ بيدي فأحضرت يدا مقطوعة من رجال العدو برهانا على شجاعتي وإقدامى ، فبلغ ذلك الخبر رسول الملك فأنعم على جلالته بعد ذلك بوسام الشجاعة الذهبى ، ولما قامت الحرب مرة ثانية فى هذا المكان اشتركت فى المعركة وحاربت بيدي وأحضرت يدا أخرى من أسير فأنعم على الملك مرة ثانية بالوسام الذهبى لشجاعتي ، ولما حضر الملك وحارب قسم مصر جنوبى نخب أسرت حينئذ رجلا حيا نزلت به إلى البحر قابضا عليه كأثنى سائر فى طريق المدينة وعبرت به النيل فعلم

(١) مدينة نخب هى الكاب وكانت تقع شرق النيل بين إسنا وادفو وعلى بعد أربعين كيلومترا جنوبى طيبة .

(٢) على أن آرثر فايبل يطلق على تلك السفينة اسم « The Bull » أى « الثور » راجع كتابه : « تاريخ الفراعنة » ج ٢ ص ٢٤٣ — ٢٧١ .

(٣) أواريس (Avaris) صارت هواه (Hâouarou) تحت حكم الرعاة الهكسوس الذين زحفت فلوطهم على مصر فى سنة ١٦٧٥ قبل الميلاد فى أواخر حكم الأسرة الثالثة عشرة واتخذوها عاصمة لمملكتهم وهى مدينة كانت تقع فى الدلتا شرق فرع دمياط وقد غفت وبلت آثارها مما يجعل تعيين مكانها على وجه التحديد متعذرا .

(٤) ويطلق آرثر فايبل على تلك السفينة اسم ” Crowned in Memphis “ أى « منقوج فى ممفيس » راجع كتابه : « تاريخ الفراعنة » ج ٢ ص ٢٤٣ — ٢٧١ .

بذلك رسول الملك فأنعم على جلالته بمكافأة ذهبية مضاعفة . ولما سقطت أواريس في قبضة الملك أسرته رجلان وثلاث نسوة فكان مجموعهم أربعة وهبهم لى جلالته عبيداً^(١) .

وفي أيام أمنحتب الأول (Amenhoutept 1^{er} ou Amenophis 1^{er}) الذى خلف أحعمس الأول واستوى على الأريكة المصرية فى سنة ١٥٥٧ غزا فرعون مصر بلاد النوبة وكان بمعيتة أحعمس بن ابانا ، وفيما هو فى إقليم الشلال الثانى اضطر الملك إلى الرجوع مسرعاً إلى مصر إذ بلغه أن خطراً داهماً يهدد غربى الدلتا . ويقول أحعمس بن ابانا فى هذا الصدد مفتخراً أنه تمكن بمهارته وذكائه من ترحيل الملك فى سفينته من الشلال الثانى إلى القطر المصرى — وتبلغ هذه المسافة مائتى ميل تقريباً — فى يومين اثنين^(٢) .

وفى عهد تحوتمس الأول (Thoutmôsis 1^{er}) الذى تربع على عرش مصر فى سنة ١٥٥٧ فتح ذلك الملك بنفسه بلاد النوبة فقام إليها فى أوائل السنة الثانية من حكمه ووصل إلى الشلال الأول فى شهر فبراير أو مارس سنة ١٥٥٥ وهناك وجد الطريق المائى مسدوداً بالصخور فسلك طريقاً آخر بفضل الأميرال أحعمس ابن ابانا الذى قاد سفينته بمهارة وجراً وعبرها أحد المضائق الخطرة فكافأه الملك على هذا العمل بسخاء . وقد وصف أحعمس بن ابانا معركة دارت رحاها بين الشلالين الثانى والثالث فقال : ” إن فرعون مصر حارب بنفسه رئيس النوبيين فسدد أول سهامه نحوه وأصابه وألقاه على الأرض صريعاً^(٣) ” .

(١) جيمس هنرى برستد : ” نصوص مصرية قديمة ” ج ٢ فقرة ٧ - ١٢ ، وجيمس هنرى برستد : ” كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسى ” (التعريب) ص ١٤٧ .

(٢) جيمس هنرى برستد : ” نصوص مصرية قديمة ” ج ٢ فقرة ٢٧ وفسرة ٢٩ ، وجيمس هنرى برستد : ” كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسى ” (التعريب) ص ١٦٧ .

(٣) جيمس هنرى برستد : ” نصوص مصرية قديمة ” ج ٢ فقرة ٨٠ ، وجيمس هنرى برستد : ” كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسى ” (التعريب) ص ١٦٩ .

ولما ناهز حكم تحوتمس الأول الثلاثين عاما بعث الملك مهندسه انيني (Ineni) إلى محاجر الجرانيت بجهة الشلال الأول فأحضر منها مسلتين كبيرتين على ظهر سفينة طولها مائتا قدم وعرضها حوالى ستين ونصبهما أمام مدخل معبد الكرنك ولم يبق منهما الآن إلا واحدة .

وفى سنة ١٤٩١ قبل الميلاد أرسلت الملكة حتشبسوت (Hatchepsout) بنت تحوتمس الأول بعثة بحرية مكونة من خمس سفن أقلعت بمائتين وخمسين بحارا إلى بلاد الصومال وعادت منها بحملة باثنتين وثلاثين شجرة من الأشجار النادرة غُرست بمعبد الدير البحرى الذى شيد بجهة طيبة (الأقصر) وتجلت جوانبه المنقوشة هذه الرحلة المشرفة .

وقد عهدت الملكة حتشبسوت إلى رئيس مالىتها "نحسى" فى قيادة تلك الحملة وزودته بالصناديق الكافية لشحن ماقد يجلبه من حاصلات تلك البلاد، فلما حلت السنة التاسعة من حكمها أقيمت الاحتفالات وقدمت القرابين إلى معبودات الهواء ليتفضلان على أسطول الملكة بالرياح الطيبة فى أثناء رحلته، وأقلعت السفن الخمس من المياه المصرية قاصدة بلاد الصومال مبتدئة من نهر النيل حتى شرق الدلتا وهناك عبرت قناة وادى طميلات — التى أمرت الملكة بحفرها خصيصا — إلى البحر الأحمر حتى وصلت إلى بلاد الصومال . وكانت السفن مشحونة ببضائع مصرية لتستبدل بها بضائع صومالية . وقد أخذ الأسطول معه أيضا تمثالا للملكة حتشبسوت لنصبه فى تلك البلاد السحيقة تخليدا لذكراها المحيية . ووصلت السفن إلى بلاد بونت (الصومال) بسلام فألقى قائدها مرساها عند الشاطئ وخف لاستقباله والحفاوة به ملك بونت المدعو بريحو (Perehu) تتبعه زوجته البدينة

(١) ذكر بعض المؤرخين أن المراكب التى أرسلتها الملكة حتشبسوت إلى بلاد الحبشة بلغت خمسين مركبا (راجع برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٢٥٧ ، وعبد المنعم أبو بكر : "المجمل فى التاريخ المصرى" ص ٥٢) فى حين أن جاستون ماسيرو أثبت أن هذه الحملة البحرية لم يتجاوز عدد سفنها خمس (راجع بحثه فى : "المجلة التاريخية" ج ٩ ص ١٢) .

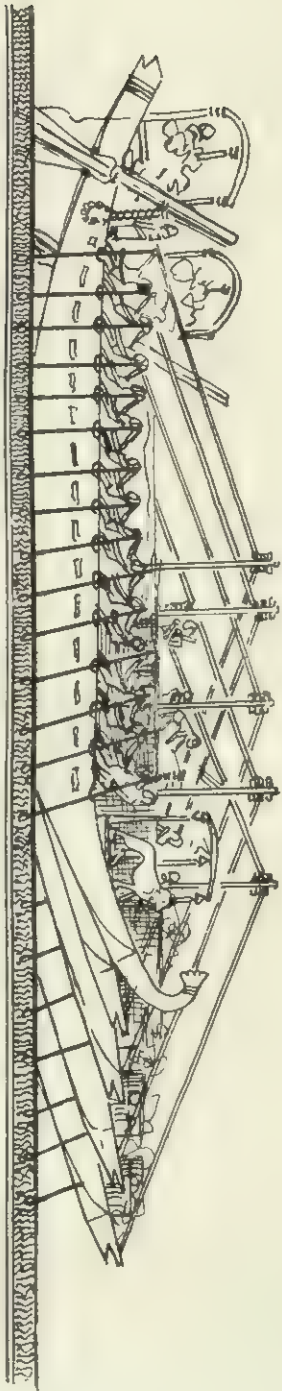
وأطفاله الثلاثة ، ويظهر أن المصريين وقتئذ كان قد مضى عليهم مدة طويلة لم يطنوا في أنشائها أرض الصومال ، لأنهم رسموا الصوماليين على جدران الدير البحري قائلين لهم : « لم أتيتم الى هذه الأرض التي جهلها من سبقكم من المصريين ؟ هل نزلتم من السماء أو ركبتهم السفن في البحر الموصل إلى الأرض المقدسة (الصومال) ؟ » .

وعلى أثر وصولهم إلى هنالك قدم المصريون هداياهم إلى حاكم الصومال ، فابتهج بها ورحب بالمصريين كثيرا وأمر بربط السفن المصرية قريبا من الشاطئ ثم أنزلت المترات الخشبية وأفرغت محتويات السفن ثم شحنت ثانية بخيرات بلاد الصومال المدهشة كالأخشاب العطرية الجميلة على اختلاف أنواعها وكومات المتر وعدد كبير من أشجارها البانعة وكثير من الآبنوس والعاج النقي وذهب إمو (Emu) الأخضر وخشب الأيسون والبخور والكحل فضلا عن القردة والكلاب وجلود النمر الجنوبية وبعض أهالي الصومال وأولادهم .

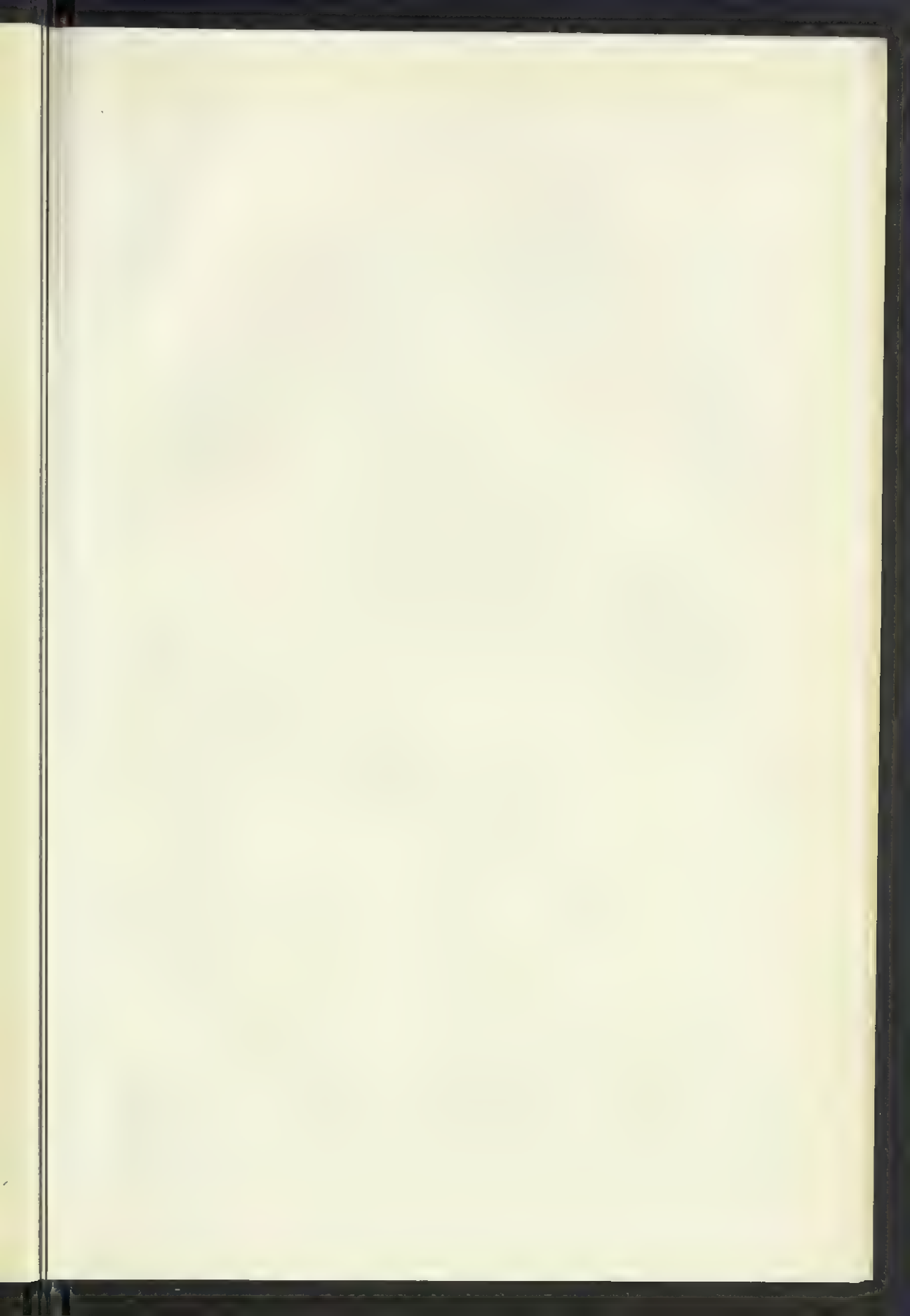
وبعد إقامة وجيزة في تلك الأقطار ودّع المصريون الصوماليين وأقلع بهم الأسطول المصري عائدا إلى مصر بسلام دون أن تحدث لهم حوادث في إيايه حتى ألقى مرساه في مرفأ طيبة ، وبادر قائد الحملة إلى تقديم واردات الصومال إلى الملكة حتشبسوت التي تبرعت بجزء غير قليل منها للعبود آمون ثم أقامت احتفالا عظيما دعت إليه نحسى رئيس الخزانة وقائد البعثة وأعقدت عليه النعم^(٢) وقد أمرت الملكة بحفر أخبار تلك الرحلة العجيبة بارزة على جدران معبد الدير البحري ولا تزال نقوشها حتى الآن من أبدع آثار هذا المعبد العظيم .

(١) جيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٢٥٧ ، وجاستون ماسيرو : "تاريخ شعوب الشرق القديم" ص ٢٣٢ ، وجاستون ماسيرو : "بعض جولات بحرية للصيريين على شواطئ بحر إريتريا" المجلة التاريخية ج ٩ ص ١٢ .

(٢) جيمس هنرى برستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي" (التعريب) ص ١٨٠ ، وجيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٢٩٠ .



٥ — الأسوار المرسى في طريقه إلى بلاد البوت (الصومال) في عهد الملك حشيشوت



وقد وصف المهندس إنبنى على أحد النقوش القديمة حكم حتشبسوت وصفا بليغا إذ قال : "إن الملكة حكمت البلاد بإرادتها وحدها فطأطأت لها مصر رأسها طائعة أوامرها ولا غرابة في ذلك فانها من السلالة المقدسة العظيمة الخارجة من صلب الإلهة فكانت بمثابة جبل مقدم السفينة في البلاد الجنوبية وتند مرسى السفينة عند أهالى الجنوب وحبل مؤخر السفينة العظيم في البلاد الشمالية" .

ولعل هذا أول تشبيه معروف يصف تدير سياسة الدولة بقيادة السفينة وفيه قورنت الملكة حتشبسوت بحبال السفينة التى تجذبها وتقودها الى بر السلامة ^(١) .

وفي متحف الآثار بالقاهرة نموذج من الخشب لسفينة حربية من الأسطول المصرى فى ذلك العهد منقول من السفن المرسومة على جدران معبد الدير البحرى . ومن رأى هذا النموذج وشاهد تلك السفن أمكنه تعزف تفاصيل السفن الحربية المصرية والوقوف على دقائقها . فالبوراز الظاهرة فى طول النموذج هى الأضلاع الجامعة للجنيين الضابطة لسطح السفينة ، كما أن هذا السطح مركب من عشرين لوحا ومثبت بدسر فيها مقاعد للجذافين ، كل عشرة منهم فى جنب وايس لها دقل (صار) ولا أدوات ولا ملاحون ، ولم يبق فى مؤخرها إلا قائمة ذات قرن يوضع المجذاف بها . وكان يستعمل بدل الدفة ، ثم بقايا لمواقف الرؤساء والمجذفين ، وهذه السفن تمثل العمارة التى كان يرسل فيها الميت الى مقتر مدفنه والتى يبحر بها الى العراية حين يذهب منها الى الدار الآخرة .

وتوجد فى المتحف أيضا سفينة أخرى من هذا النوع ولكنها أكبر حجما وفى كل جنب منها ثمانية عشر مجذافا ، ولا يزال باقيا فى مؤخرها قسم من جوانب المقعد ومن القائمتين ذواتى القرون اللتين كانتا توضع فيها الدفة .

وفى عهد تحوتمس الثالث (Thoutmôsis III) من ملوك الأسرة الثامنة عشرة بلغ الأسطول المصرى أوج عظمته ، ففتح بلاد الشام وبسط نفوذ مصر وسلطانها

(١) جيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٢٤١ ، وجيمس هنرى برستد : "تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسمى" (التعريب) ص ١٧٨ .

على سواحل فينيقية وعلى جميع بلدان البحر الأبيض المتوسط الى ماوراء بحر إيجه ،
ففى السنة التاسعة والعشرين من حكمه — أى حوالى سنة ١٤٧٢ — عزم
تحوتس الثالث على القيام بغزوة خامسة فأبحر بأسطوله الضخم الى المدن الشمالية
على شاطئ فينيقية الغنى ، حيث نقل معداته الحربية على ظهر مراكبه ، وقد
استولى فرعون مصر على أسطول العدو الرابض فى تلك الموانئ ثم زحف بجيشه
الى داخل البلاد فتسابق حكامها الى تقديم ولائهم وخضوعهم لملك مصر
وفى أيديهم الجزية ، وبفضل أسطوله القوى استولى تحوتس على جزء من شاطئ
فينيقية الشمالى ، اتخذها فيما بعد قاعدة حربية لغزو البلاد المجاورة ثم عاد الى مصر بحرا .
ويلاحظ أن قوة مصر البحرية وقتئذ بلغت شأوا عظيما حتى خضع لها ملك
قبرس^(٢) . وقد تمكن تحوتس الثالث بأسطوله من بسط نفوذه على جزر البحر الأبيض
المتوسط الشمالية وعلى الإقليم الشرق لهذا البحر وعلى كثير من البلاد اليونانية غربى
ذلك ، فقد قال القائد البحرى نحوى إنه عين حاكما عاما على الأقطار الشمالية بما
فيها جزر البحر الأبيض المتوسط التى فرض على أهلها دفع ضرائب سنوية
للخزانة المصرية .

ففى خلال سنة ١٤٠٥ قبل الميلاد استطاع الأسطول المصرى أن يخضع ملك
قبرس ، وجزيرته ويسط نفوذ مصر على جزيرة كريت وعلى جزر البحر الأبيض المتوسط
الشمالية الواقعة فى بحر إيجه ، وكذلك على ساحل البحر الشرقى . وقد وضع كهنة آمون
أنشودة نسبوها الى معبودهم تضمنت مدحا وإطراء فى الملك تحوتس الثالث ووصفا
وبيانا لانتصاراته الباهرة ، وقد نقشت هذه القصيدة على إحدى مصاطب معبد
الكرنك فى الأقصر جاء فيها بشأن فتح قبرس وكريت على لسان آمون ما ترجمته :

(١) جيمس هنرى برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ٢ فقرة ٤٦٠ .

(٢) من الخطأ الشائع كتابة اسم هذه الجزيرة «قبرص» مع أن صوابه «قبرس» . راجع ياقوت
الحوى : «معجم البلدان» ج ٧ ص ٢٢٦ وابن تفرى بردى : «النجوم الزاهرة» ج ١ ص ٢٠٠ ،
والفيروزابادى : «القاموس المحيط» ج ٢ ص ٢٣٦ .

”هأنذا قد جئتُ وأبحثُ لك أن تضرب بلاد الشرق، فكل من بلاد الخفثيو (Kufti) — شاطئ فينيقية — وقبرس (Asi) في غاية الفزع منك حيث أريتهم جلالك كأنك ثور ممتلئ فتوة وجراءة ذو قرنين لا يقف في وجهه أحد .

”هأنذا قد جئتُ وأبحثُ لك أن تضرب سكان الجزائر، فأصبح أهل البحار في فزع من زئيرك حيث أريتهم جلالك وكأنك مستقم جبار يقف في خيلاء على ظهر فرسته...“^(١)
وفي أيام أمنحتب الثالث (Amenophis III) تاسع ملوك الأسرة الثامنة عشرة الذي تولى الملك في سنة ١٤١١ ارتقت الملاحة التجارية حتى بلغت شأوا لم تصل إليه من قبل، فكانت تجلب الى مصر حاصلات العالم المعروف إذ ذاك وأصبحت الأساطيل المصرية تأتي إليها بالأخشاب النفيسة والعطرية وأنواع التوابل والأفاويه وما شاكلها من الشام ومن بلاد المشرق، كما كانت تحمل إليها من فينيقية الآلات الحربية والآنية المزخرفة، وكانت السفن الفينيقية في البحر الأبيض المتوسط تساهم في نقل البضائع بين مصر وقبرس وجميع جزائر بحر إيجه .
ولما عثر على مقبرة توت عنخ آمون الفرعون قبل الأخير من فراعنة الأسرة الثامنة عشرة وجدت فيها سفينة من السفن التي كانت تستخدم في نقل الجمح الذاهبين الى معبد أبيدوس والعائدين منه .

ومما ينسب الى سيتي الأول (Séthi I^{er}) ثالث فراعنة الأسرة التاسعة عشرة الذي تولى الملك من سنة ١٣١٣ الى سنة ١٢٩٢ ، من الأعمال العظيمة التي ارتقت بها البحرية والملاحة أنه بدأ بحفر خليج يوصل البحرين الأبيض والأحمر مستمداً من فرع النيل الشرق .

ولما استولى رمسيس الثاني (Ramsès) على عرش الفراعنة في سنة ١٢٩٢ قبل الميلاد جهز أسطولاً ضخماً استولى به على سواحل البحرين الأبيض والأحمر .

(١) جيمس هنري برستد : ”كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي“ (الترتيب) ص ٢١٠ ، وجاستون ماسبيرو : ”تاريخ شعوب الشرق القديم“ ص ٢٣٩ .

وفي عهده انتصر الأسطول المصرى فى عرض البحر الأحمر على أساطيل شعوب الهند التى كانت تنتهك حرمة شواطئ مصر الشرقية الجنوبية . بدأ رمسيس الثانى بالاستيلاء على الحبشة ثم جهز أسطولا قوامه ٤٠٠ سفينة حربية أفلع بها من الخليج العربى وهزم القوم الذين كانوا يقطنون جزر البحر الأحمر وسواحله وتابع إبحاره قُدما حتى وصل إلى منطقة الأندوس بالهند (Indus) التى حالت ضحولتها^(١) دون الملاحة فى مياهها ، وفى هذه الأثناء اشتبك أسطول رمسيس مع السفن الهندية ورمى المصريون الحبال المزودة بالخطافات والسنار على مراكب العدو لجذبها إليهم وتبادل الفريقان الأحجار والسهام وهجم المصريون على ظهر المراكب الهندية وأداروا فى رجالها الذبح ووقع الباقيون أسرى فى قبضتهم^(٢) ، على أن هجم تلك السفن وطريقة تسليحها وسيرها بالقلع والشرع معا مما يثير بالغ الإعجاب لقيامها بمثل هذه الرحلات البعيدة المدى واجتيازها طول البحر الأحمر وتجاوزها باب المنسذب وبلوغها نهر الجانج بالهند (Gange) .

ومن أعمال رمسيس الثانى أنه أتم الخليج الذى بدأ بحفره أبوه سبتى الأول وهو الذى وصل البحر الأبيض بالبحر الأحمر عن طريق فرع النيل الشرق .

ومن آثار الأسرة التاسعة عشرة المعروضة فى المتحف المصرى بالقاهرة زورق مقدس من الجرانيت الوردى عثر عليه بجهة ميت رهينة ، وطوله ثلاثة أمتار ونصف متر وعرضه خمسة وستون سنتيمترا ، غير أنه فقد أكثر الأجزاء وتحطم منه المقدم والوسط تحطيا بالغا ، وكان فى مقدمته موضع مربع يغطى بالستائر لإقامة تمثال فيه كما كانت الأعلام المقدسة ترتكز إلى خشبة بارزة فى سطح الزورق ، وكان يوضع

(١) الضحولة : قلة المياه .

(٢) هيرودوت ، ج ٢ فقرة ١٠٢ ، وديودور الصقلى : " المكتبة التاريخية " ج ١ فقرة ٥٥ ، وشامبلون فيجاك : " مصر القديمة " ص ١٦٨ — فإرنست رانك فى مؤلفه جاستون ماسبيرو : " تاريخ شعوب الشرق القديم " ص ٢٦٢ الذى يشك فى صحة هذه الرواية .

في تجويف خاص تمثال معبود له رأس كبش يقف عادة على ناووس كانت فتحتهم محلاة في الدائر بطيات ثعبان طويل يتساق على جهاتها من أعلى إلى أسفل ، وينتهي في وسط العتب الأعلى من باب الناووس بعنقه الرفيع ورأسه العريض ، وهذه هي الحلية الوحيدة التي كانت تكرر في مختلف النقوش .

ومن مخلفات تلك الأسرة أيضا زروق مقدس من الجرانيت الوردى له الأبعاد السابقة ، عثر عليه في سنة ١٨٩٢ في معبد بتاح بجهة ميت رهينة ولكنه لا يضارع من حيث إتقان صناعته أمثاله من الآثار التي يحتويها متحف تورينو بإيطاليا أو المتحف البريطاني بلندن .

وقد اشتبك الأسطول المصري في عهد رمسيس الثالث (Ramsès III) ثاني ملوك الأسرة العشرين في أثناء سنة ١١٩١ قبل الميلاد في أول معركة بحرية خاسمة سجلها التاريخ ، ففي النصف الثاني من القرن الثاني عشر قبل الميلاد زحف سكان جزر البحر الأبيض المتوسط بأسطولهم على جزيرة قبرس المعروفة قديما باسم ألاسا (Alasa) ولما لم يجدوا مقاومة تذكر احتلوها . ثم أقبلوا — ونار الحماسة نتائج في صدورهم — على عدد عديد من السفن مذبحة بالسلاح على غزو مصر . وكانت تتألف فلوهم من أهالي بلست (كريت) ونيكل (صقلية) وشكلش ودنان ووشواش . اتحد هؤلاء الغزاة على الرغم من اختلاف أصلهم وتباين طباعهم وأخذوا يستولون على الأراضي ويزحفون على الأمصار حتى بلغوا «أفق الأرض» . وقد بارح هؤلاء القوم جزرهم في وسط البحر الأبيض المتوسط معتمدين على أسلحتهم وعلى أسطولهم للاستيلاء على القطر المصري فأخضعوا في طريقهم بلاد الحثيين — شمالي سوريا — حتى بلغوا مدينة قرقيش (Carcamish) الواقعة على نهر الفرات ، ثم زحفوا على أرواد (Arvad) وعلى ساحل فينيقية وساروا جنوبا حتى هبطوا مملكة آمون عن طريق نهر العاصي (Oronte) ناهيين ساليين غاصبين كل ما امتدت أيديهم وهناك ضربوا خيامهم مولين وجوههم شطر مصر .

أما رمسيس الثالث فقد أخذ يُعدّ العدة لصدّ هجوم أعدائه ، فخصّن حدوده .
وجمع أسطولا ضخما على وجه السرعة وزرع مختلف وحداته على موانئ القطر الشمالية
وراقب من شرفة قصره تمرين مشاته . ولما أكمل استعداد جيشه وتجهيز أسطوله
قاد بنفسه قواته إلى سوريا ليصدّ زحف أعدائه . ولم يهتد علماء الآثار حتى الآن
إلى مكان المعركة التي نشبت بين الطرفين على وجه التحديد ، غير أنه لما كان الأعداء
قد حطوا رحالهم عند سفح جبال أمور على الساحل الفلسطيني فمن المحتمل جدا أن
تكون المعركة قد دارت رحاها بالقرب من تلك الجهة . ويستنتج ماسبيرو من
بعض النقوش الهيروغليفية أن المعركة البحرية وقعت في السنة الثامنة من حكم
رمسيس أى في سنة ١١٩١ قبل الميلاد بالقرب من قلعة كانت تسمى «قلعة رمسيس»
وسميت فيما بعد «قلعة سترابون» أى عند البلدة التي سميت بالقيصرية في عهد الرومان
وفي عصر البيزنطيين ، ويستدل من الصور المنقوشة عن تلك المعركة أن جنود
رمسيس السردنيين شقوا صفوف أعدائهم واستولوا على مركباتهم ، ولما كانت
قوات الأعداء تتألف من بعض السردنيين اضطر هؤلاء القوم إلى محاربة بعضهم
بعضاً ، وقد تمكن رمسيس الثالث من الوصول إلى ميناء على شاطئ فينيقية راقب
منها سير المعركة البحرية التي دارت رحاها بين أسطوله وأسطول أعدائه وأشرف
بنفسه على هجوم رجاله من الشاطئ ، وقد دارت في عرض البحر معركة بحرية حامية
الوطيس بين الفريقين المتحاربين أسفرت عن هزيمة الأعداء وإغراق مراكبهم
قبل أن تصل إلى الشاطئ ، وكان رمسيس قد وضع على الساحل المقابل
لمكان المعركة قوة برية مسلحة بالسهام صوّبت أسلحتها القتالة الفتاكة إلى رجال
أسطول العدو اشترك معها رمسيس نفسه فرمى أعدائه بسهامه ، وكان كل سهم
يصوّبه يردى في البحر قتيلا . ثم تقدّم الأسطول المصرى نحو السفن الأجنبية
وانقضّ على وحداتها وفتك برجالها ، فانتشر الذعر بين صفوف الأعداء واختل
نظامهم ففرق من مراكبهم من غرق ودبّ الرعب في نفوسهم فوجئوا لما أصابهم

وألقوا أسلحتهم في البحر وسحبت سفنهم مقلوبة إلى الشاطئ ، وقد تكدست على ظهورها ركام القتلى من مقدمتها إلى مؤخرتها وألقيت حمولتها في اليم قربانا على هذا النصر المبين .

وقد وصف رمسيس المعركة التي دارت رحاها هناك باللغة الهيروغليفية على جدران أحد المعابد الفرعونية فقال : ” إن الأسطول المصرى وقف في وجه العدو كأنه سد منيع من السفن والمراكب المختلفة حاملة على ظهرها من مقدمها الى مؤخرها جنودا بواسل قبضوا بأيديهم على أمضى الأسلحة ، وكان المشاة من خيرة جنود مصر كالأسود يدوى زئيرهم في الجبال ، وكان الفرسان من أمهر الأبطال تحت قيادة ضباط واثقين بأنفسهم ، وكانت الخيل الجاحمة تصهل ، وكأني بها تريد أن تسحق بسنابكها البلاد . أما أنا فقد وقفت أمام الأعداء وأشهدتهم على مايمكن يدى أن تعمل ، أنا الملك رمسيس مددت ذراعى على شعبي ، وأخذته في كنفى فقامت بما يجب على البطل الثقة أن يقوم به اذا حل يوم الملحمة ودقت ساعة المعركة ، والويل ثم الويل للذين انتهكوا حرمة بلادى فلن يحصدن الأرض بعد هذا اليوم ، وإن ساعتهم دقت إلى أبد الآبدين ، وأن الذين كانوا على الساحل وقعوا قتلى عند شاطئ البحر ومثلت بهم تمثيلا وأغرقت مراكبهم وابتلعت الأمواج أموالهم “ .

على أن هناك صورة رائعة فيما عثر عليه من نقوش يرجع عهدها الى ذلك العصر تبين رمسيس الثالث وجنوده على ساحل البحر في حين تقايل سفنه العدو في عرض البحر فلما غرقت مراكب الأعداء وتسابق بحارتها الى القفز في الماء بادر الجنود المصريون بالقاء أنفسهم في البحر لإنقاذ أعدائهم المستسلمين وإعانتهم على النجاة . ولما غادر رمسيس الثالث مصر مع جيشه وأسطوله لمقابلة العدو عند حدود بلاده أقام أخاه على رأس الحكومة وسلمه مقاليد الأمور وزمام الحكم ، ولكن الأخ كان عاقا فأراد أن يكيد لشقيقه فرعون مصر فتظاهر له بالاختفاء بمقدمه

على أثر نصره وأدب له وليمة دعاها اليها مع زوجته وأولاده، وفي أثناء المأدبة أمر الخدم سرا بأن يحيطوا الدار بقطع من الخشب ويشعلوا فيها النار في الوقت المناسب، غير أن رمسيس فطن للأمر واستشار زوجته فما كان منها إلا أن اقترحت عليه بأن يمد اثنين من أولادها الستة على قطع الخشب الملتببة ليلوذوا هم بالفرار من فوق جسديهما، فوافق رمسيس على هذا الرأي وولى الأدبار مع زوجته وباقي أولادها تاركا وراءه جثتي ولديه هامدتين تأكل فيهما النار. ولما رجع فرعون الى قصره أمر بالقبض على أخيه وعلى من تأمر معه على قتله وقدمهم جميعا الى المحاكمة فقضى على بعضهم بالإعدام وعلى البعض الآخر بالسجن المؤبد.

وقد عاش رمسيس بعد نصره الباهر عيشة هادئة واهتم ببناء قصر مدينة هابو تخليدا لانتصاراته ووسع معبد الكرنك وأصلح مدينة الأقصر، ولم تستعد مصر أمبراطوريتها الخارجية الشاسعة فحسب بل وثقت روابطها التجارية مع الدول وبعثت من جديد نهضتها الصناعية وأرسلت سفنها الى البحر الأبيض المتوسط شرقا وغربا.

وكانت نتيجة انتصار رمسيس في معركة أمور البحرية أن استعادت الأمبراطورية المصرية مجدها التالد الذي ظفرت به من قرن مضى في عهد رمسيس الثاني (١٢٩٢ — ١٢٢٥) وكانت قد فقدته في عصر خلفائه سيتي متفتاح (Séthi-Menephtah) (١٢٢٥ — ١٢١٥) وأمن مسيس (Amenmessès) (١٢١٥) وسبناح (Siptah) (١٢١٥ — ٢٢٠٩) وسيتي الثاني (Sethi II) (١٢٠٩ — ١٢٠٥) من الأسرة التاسعة عشرة وستنخت (Sethnakht) (١٢٠٠ — ١١٩٨) أول فراعنة الأسرة العشرين، فاقطع بذلك سيل غزوات السردنيين (Shardanes) والصورين (Tyrsènes) والليسين (Lyciens) والآخين (Achéens) الجارف على شواطئ القارة الأفريقية وأوقف تيار هجرة الآسيويين الى وادي النيل الذي لم ينقطع طوال قرن ونصف قرن على الأقل.

وقد تحولت هذه الغزوات عن مصر واتجهت نحو إيطاليا، وخاصة الى جزيرة سردينيا ووادي نهر التبر، ولم يأذن فرعون مصر لغير الفلسطينيين (Philistou) بالإقامة في سوريا وأخضعهم تحت سلطان مصر . أما على حدود مصر الغربية فقد أعطى ملك مصر الى قبيلة من أهالى لوبيا امتيازاً إقليمياً، وأمدت مشواش (Mashouash) مصر بجنودها الذين نال قوادهم صيتاً ذائعاً وشهرة فائقة .

وفي عهد الملك نيخاو (Nécho) ثانى ملوك الأسرة السادسة والعشرين طاف الأسطول المصرى بقيادة قواد فينيقيين حول القارة الافريقية في سنة ٦١٦ قبل أن يقوم الرحالة البرتقالى فاسكو دى جاما برحلته بنحو ٢١ قرناً ، وقد قال هيرودوت عن تلك الرحلة أن الملك نيخاو أرسلها لارتياح سواحل أفريقية المعروفة وقتئذ باسم لوبيا (Libya) وكان اعتقاد المصريين قديماً أن الأرض تحيط بها المياه من جميع الجهات ، وكانت تسمى هذه المياه عند الرومان «أوقيانوس» ، وأن مياه النيل متصلة بتلك المياه جنوباً ، وقد استغرقت تلك الرحلة ثلاث سنوات منذ أقلت السفن من الميناء الذى قامت مدينة السويس على اقتاضه الى أن عادت عن طريق جبل طارق الى ساحل القطر المصرى الشمالى^(١) ، ومن أعمال الملك نيخاو أنه بنى لمصر أسطولاً حربياً للبحر الأبيض المتوسط وأخر للبحر الأحمر كما شرع فى كرى^(٢) الخليج الموصل بين البحر الأبيض والأحمر عن طريق فرع النيل الشرقى وهو الذى أنشأه سبتى الأول ورمسيس الثانى فأسدى بذلك للبحرية المصرية خدمات جليلة .

وما كاد أبريس أو حفرع (Apriès, Ouhabra au Hophrà) من ملوك الأسرة السادسة والعشرين يستوى على عرش مصر فى سنة ٥٨٨ حتى تطلع الى آسيا وأراد أن يسترد من ملك بابل مستعمرات مصر هنالك وهى التى انتزعت من جده نيخاو بعد موقعة قرقيش الدامية فى سنة ٦٠٥ .

(١) جيمس هنرى رستد : "كتاب تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسمى" (التعريب) ص ٣٩٤ .

(٢) يقال كرى النهر : حفر فيه حفرة جديدة .

وفيا بين سنة ٥٧٤ و ٥٦٩ جهز أبريس أسطولا قويا سيره الى شواطئ فينيقية فالتقى هنالك بأساطيل صور (Tyre) وقبرس وانتصر عليها في معركة بحرية مهمة أنزل على أثرها جنده في ثغر صيدا (Sidon) فاستسلمت الثغور الفينيقية لهم وألقت سلاحها^(١).

ولما تولى الملك أحعمس الثاني (Amasis II) من ملوك الأسرة السادسة والعشرين في سنة ٥٦٩ قبل الميلاد ولى وجهه شطر جزيرة قبرس فأرسل إليها سفن أسطوله فاستولى عليها في أثناء سنة ٥٦٠ ، غير أن هذا الفتح لم يعمر طويلا إذ وافته المنية في سنة ٥٢٥ وخلفه بسامتيك الثالث فكان آخر فرعون من فراعنة الأسرة السادسة والعشرين ، ولم يتجاوز حكمه بضعة أشهر إذ غزا مصر قبيلز داهية الفرس في سنة ٥٢٥ نفسها .

كيف كانت تقع المواقع البحرية في عصر قدماء المصريين :

لا يخفى أن مراكب قدماء المصريين كانت صغيرة الحجم بالنسبة إلى سفن هذا العصر ، وكان يركبها رماة مزودون بالنبال والأسلحة وفي أعلاها فوق الشراع رجال يقذفون مراكب الأعداء بالحجارة من المقاليع ، وكانوا ينشرون الأشرعة قبل الدق من العدو وينزلونها عند الاقتراب منه لئلا تعوقهم في القتال وفي الانقضاض على خصومهم فيأخذون في رمي مراكب العدو بالنبال والحجارة وغيرها .

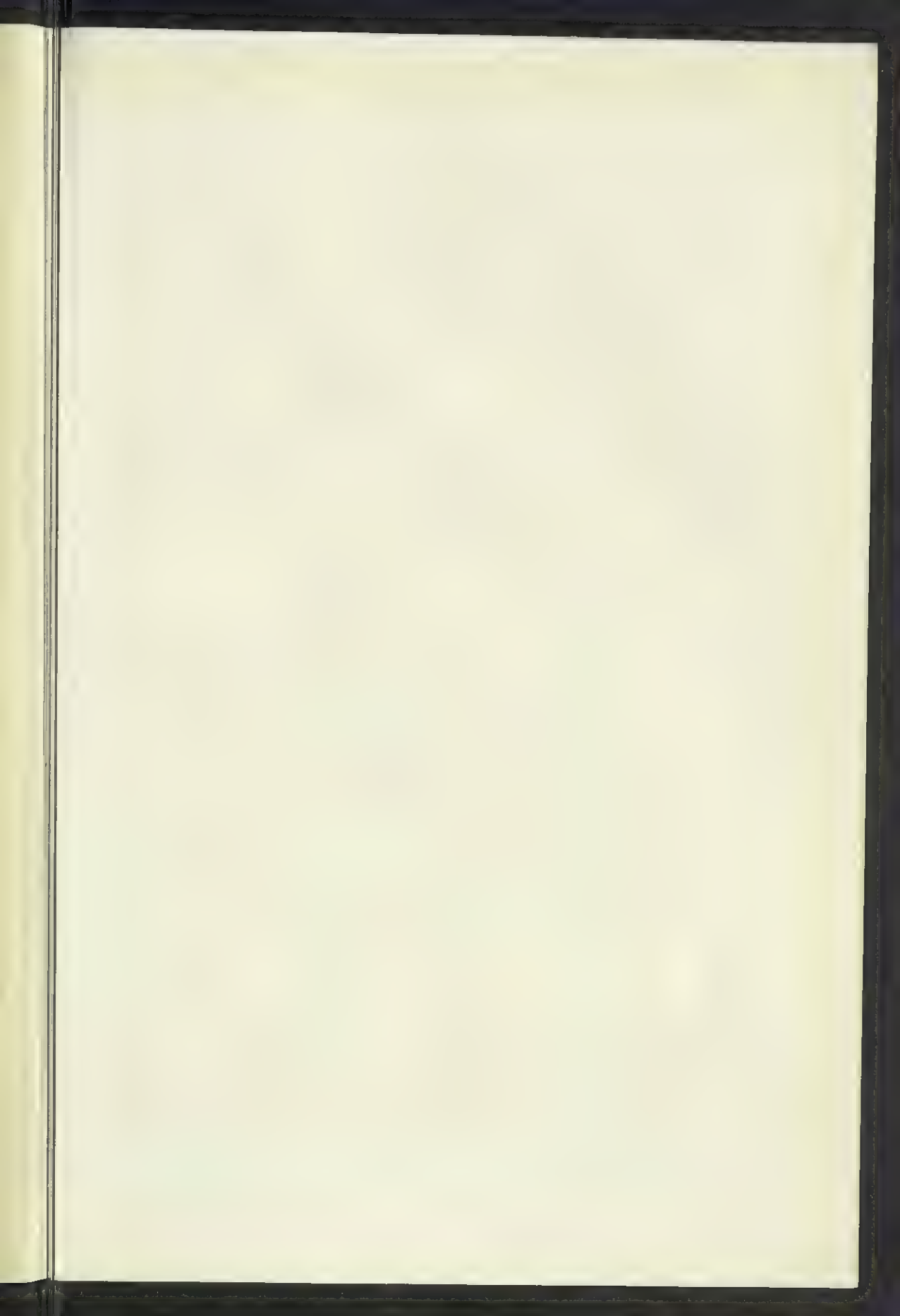
ومن أهم أعمالهم صدم مركب العدو في وسطه بمقدم مركبهم حتى يفرق المركب المصدوم أو يكسر بعض المجاديف فيعتريه الضعف .

غير أنه لم يكن لمراكب قدماء المصريين آلة معدنية قوية لصدم المركب وإغراقه حالا (مثل ما كان لمراكب الرومان) ، ولكن كانت مقدماتها من معدن

(١) ديودور الصقلي : ج ١ فقرة ٦٨ ، وهيرودوت : ج ٢ فقرة ١٦١ ، وماسيرو : "تاريخ الشعوب الشرقية القديم" ص ٦٣٨ — ٦٣٩ ، وشامبليون فيجاك : « مصر القديمة » ص ٣٧١ ، وجيمس هنرى برستد : "تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي" (التعريب) ص ٣٩٥ .



٦ — الأسطول امهرى فى ممر ن إحدى المراكب البحرية فى عهد الفراعنة



تعلموه صورة المعبود الذى كانوا يستبشرون به ، وكان لبعض هذه السفن أربعة وأربعون مجدافا فى كل من جانبيها اثنان وعشرون^(١) .

الملاحة التجارية فى عصر الفراعنة :

زاول المصريون الملاحة التجارية من أقدم أزمانهم ، فكان النيل والترع غاصة بالقوارب التى تحمل الحاصلات المختلفة ، وما زالت فى نمو حتى سلكوا البحار ونظموا سير القوافل البحرية ووصلوا النيل بالبحر الأحمر وبعثوا البعث البحرية للكشف عن البلاد المجهولة حتى صارت سفنهم تنحدر عباب البحار والمحيطات من المحيط الهندى إلى بحر إيجيه .

وكانوا يجلبون من النوبة والسودان الذهب وريش النعام والآبنوس والعاج والجلود ، ويستوردون من بلاد الصومال وما وراءها المست وأنواع الصمغ العطرية والأخشاب ذات الرائحة الزكية ، ويحملون من الشام خشب الأرز ، وينقلون من طورسيناء المعادن وبعض الأحجار الكريمة .

وكذلك كانوا يصدرون إلى الممالك القاصية والدانية مصنوعاتهم المحلية من خزف وزجاج وتكان وبردى حتى وجدت آثارها فى جزيرتى قبرس ورودس .

وتدل شواهد الأحوال على أن الأساطيل المصرية القديمة كانت تجر من شواطئ القطر إلى ببلوص (جبيل) على ساحل فينيقية ابتداء من عهد الأسرة الثالثة فتجلب إلى مصر صادرات تلك البلاد . وكذلك كانت تستورد مصر الزيوت من جزيرة كريت .

وقد كان الصادر والوارد من التجارة خاضعا لمراقبة دقيقة ، وكان فى الموانئ كُتاب على جوانب السفن مكلفون بتدوين كل ما يصدر وكل ما يرد من البضائع ،

(١) «العمارات البحرية وتاريخها» بحث منشور فى «مجلة رعمسيس» عدد ديسمبر سنة ١٩١٣

ج ٣ ص ٣ ، ٢٢١ ، وعدد يناير سنة ١٩١٤ ج ٤ ص ٣ ، ٢٢٤ .

وكانت الحكومة تقوم بتنظيم بعض البعثات البحرية مثل قافلة السفن العظيمة التي أفلحت إلى بلاد بونت في عهد بيبي الثانى ، وكان بيبي نخت مدير القوافل يلقب برئيس حسابات السفن المرسلّة إلى بلاد بونت ممّا يدل على أن البعثات البحرية كانت خاضعة لرقابة الدولة المالية^(١) .

وفضلا عن حاملى الأختام المقدسة الذين كانوا يصحبون البعثات البحرية إلى فينيقية وإلى بلاد بونت لإحضار الأخشاب والحاصلات المختلفة فقد كان يلزم مثل هذه الحملات كتاب من إدارة القيودات وقضاة وتجريدة عسكرية هامة كانت تستعمل جنودها فى قطع أحجار المحاجر وحراسة القافلة .

القناة بين النيل والبحر الأحمر :

كان هناك طريقان للمواصلات بين وادى النيل وسواحل البحر الأحمر : الأول معروف منذ عهد ما قبل الأسر باسم « وادى الحمامات » يبدأ شمالى طيبة بقليل ثم ينحني شرقا لإنحاء يسيرا مع النيل ويخترق الصحراء بين قفط الواقعة على النيل والقصير الواقعة على شاطئ البحر الأحمر ، وكانت تقطع المسافة بينهما فى خمسة أيام ، والثانى معروف منذ أيام الأسرة السادسة باسم « وادى الطميلات » ويبدأ عند منف عاصمة البلاد ويخترق الصحراء شرقا من فرع النيل الشرقى الى السويس وهو طريق قديم للقوافل التى كانت تسافر إلى آسيا من هليوبوليس فوادى الطميلات فالسويس فشبه جزيرة سيناء .

ولما عزمت الملكة حتشبسوت على إرسال حملتها إلى بلاد الصومال أمرت بحفر قناة بين النيل والبحر الأحمر مختربة وادى الطميلات^(٢) . ويتضح من النقوش التى خلدت أخبار تلك الرحلة على جدران معبد الدير البحرى أن السفن المصرية

(١) سليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ٢ ص ٢٨ .

(٢) يعزو الاغريق حفر تلك القناة الى سيزوستريس أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة أى

قبل ارتقاء الملكة حتشبسوت عرش مصر بحوالى أربعة قرون .

كانت راسية على شاطئ النيل لا على شاطئ البحر ، غير أن الرمال طمرت هذه القناة فيما بعد ، حتى اضطر سبتي الأول ومن بعده ابنه رمسيس الثاني إلى إعادة حفرها . على أنه مما يستوقف النظر أنه لما تولى الملك بعدهما رمسيس الثالث وجرّد حملته الشرقية نقل مهماتها على ظهور الدواب من قفط إلى القصير ولم يستعمل تلك القناة التي ربما كانت الرمال قد طمرتها من جديد .

وقد بقيت القناة مطمورة حتى أعاد الملك نيخاو حفرها ولم ينته كريبها إلا في عهد الفرس .

بطلان النظرية القديمة القائلة بأن الفينيقيين سبقوا المصريين في ركوب البحر :

هناك نظرية قديمة بالية قال بها بعض الباحثين خلاصتها أن الفينيقين هم أول من منحروا عباب البحار وأن المصريين جاءوا من بعدهم بزمن طويل ونسجوا على منوالهم .

وحجتهم في ذلك :

(١) أن موقع فينيقية الجغرافي على ساحل البحر الأبيض المتوسط الشرق وثروة بلادها في الأخشاب الصالحة لبناء السفن جعلها سيدة الملاحة التجارية على شواطئ هذا البحر .

(٢) أن تكوين مصر الطبيعي وخوف أهلها من أهوال البحر ولصومه منع المصريين من التوغل في البحر والتجارة مع البلاد الواقعة على حوض البحر الأبيض المتوسط .

(١) - *Koster Schiffahrt und Handelsverkehr des Oestlichen Mittelmeeres im 3 und 2 Jahrtausend vor Chr. (Beihefte) zum Alten Orient, Heft I, 1924. Henry: "L'Egypte pharaonique ou Histoire des Institutions des Egyptiens sous leurs rois nationaux", t. II, P. 443 et 467.*

(٣) أن الملاحة كانت تعتبر في حكم العدم في الفترة الأولى من تاريخ مصر، لأن عزلة أهلها عن باقي العالم منعهم عن المغامرة في عرض البحار ، وأنهم لم يقوموا بالملاحة إلا في أواخر الأسرة الثامنة عشرة ، وأن السبب الذي حال دون صيرورة المصريين ملاحين أكفاء هو السبب نفسه الذي حال دون انتشار تجارتهم الخارجية ، ففي الوقت الذي كان فيه الفينيقيون يقومون بكل أعمالهم التجارية بطريق البحر مع جميع الدول كانت تجارة مصر محصورة في بلادها وجعلتهم تحت رحمة الأجانب الذين كانوا يقومون عنهم بأعمال التجارة الخارجية .

(٤) أن إطلاق المصريين على إحدى سفنهم اسم "كينت" نسبة إلى "كين" (وهي ببلوص باللغة المصرية القديمة) مما يحمل على الظن أن تلك السفينة إنما صنعت في فينيقية لا في مصر .

وقد أثبتت الكشف الحديثة بطلان هذه النظرية التي فات القائلين بها أن سكان وادي النيل منذ أقدم العصور قد وجدوا في نهرهم مدرسة عظيمة تلقوا في رحابها أول درس في الملاحة عرف في تاريخ البشر ، فقد كانوا يعيشون طوال العام على شاطئيه الخصيبين وكان فيضانه السنوي يجبرهم على خوض الماء على ظهر القوارب ، ولا يظن أن الملاحة في النيل كانت دائماً سهلة لا يعتورها خطر ما بل كانت تحف بها مخاطر جمة في مدة الفيضان وهبوب الرياح ، في حين أن المصريين كانت لديهم العدة لاقتحام أهوال هذا النهر بما صنعوه من السفن المتينة التي أخذوا في تحسينها على مر الزمن ، حتى جعلوها صالحة لتمخر عباب البحار ، مع العلم أن الملاحة في البحار كانت ساحلية على وجه عام ، يقوم بها الملاحون في أحسن فصول السنة الملائمة عند ما يكون الجو صحوا والهواء رخوا بالقرب من الشاطئ .

وكانت توجد بمصر ثغور زاهرة غنية على شاطئ الدلتا من عصر ما قبل الأسر بمدينة متليس (فوة) التي كان يرمز إليها بالخطاف والقارب وكانت أساطيلها تقوم برحلات تجارية إلى السواحل السورية ، ووجود مثل هذه الموانئ في ذلك

العهد وقبل أن يكون للفينيقيين شأن في عالم الملاحة البحرية يبين بجلاء بطلان تلك النظرية ، إذ الواقع أن الفينيقيين لم يظهروا في هذا الميدان إلا في النصف الأول من الألف الثانية قبل الميلاد .

ذلك إلى أن السفن الفينيقية كانت تبنى على الطراز المصرى وهذا يهدم النظرية من أساسها ويثبت أن سفن سنفرو وسخورع كانت مصرية بحتة ، بدليل تمثيل السفن البحرية في معبد سخورع الجنائزى على طراز وشكل مصريين ^(١) .

وأخيرا يلاحظ أن إطلاق اسم "كينت" على إحدى السفن ليس معناه أن تلك السفينة صنعت على ساحل فينيقية إذ الواقع أن تلك الكلمة تدل على أن أول سفينة بحافة عالية كانت تلك التى سافرت إلى ببلوص أو أنها صنعت من خشب لبنان الصادر إلى مصر من ثغر ببلوص ، ومما يعزز هذا رأى أن السفن التى كانت تمخر عباب البحر الأحمر إلى بلاد بونت في عهد بيبى الثانى ومن بعده كانت تسمى كذلك "كينت" ^(٢) .

وعلى أية حال فهناك مسألة أخرى لا مرء فيها وهى أن المصريين منذ فجر تاريخهم بل منذ عصر ما قبل التاريخ كانوا يجوبون البحار ، وأن البعث التى تولوا قيادتها بحرا في عهد الدولة القديمة ما هى إلا استمرار لتجارهم الخارجية التى كانوا يقومون بها من موانئ النيل في عصر ما قبل التاريخ ، وأن نشاطهم البحرى هذا كان نتيجة طبيعية لتجارهم في النيل وما قاموا به من بناء السفن مما جعلهم في غير حاجة إلى أن يتعلموا فن الملاحة من الغير ^(٣) .

Koster: "Zeitschrift fur Aegyptische Sprache und Altertums- (١)
kunde", t. 45, P. 7.

H. Kees: "Kulturgeschichte des Alten Orients", I: Aegypten, (٢)
P. 22.

(٣) سليم حسن بك : " مصر القديمة " ج ٢ ص ٢٢٦ .

النيل وأثره في حياة قدماء المصريين :

إن طبيعة وادى النيل تحتم أن تكون الحركة العامة للمواصلات بوساطة نهر النيل صعيدا وهبوطا لنقل الناس وحمل البضائع . والواقع أن النيل كان منذ الأزمنة القديمة أفضل طريق للمواصلات ، لأنه كان في متناول كل إنسان في أى فصل من فصول السنة ، لذلك كثرت القوارب والمراكب المختلفة فيه طوال العام ، وعلى هذا سهلت الملاحة حركة تجارية في الوجهين القبلى والبحرى .

على أنه " عندما كان يفيض النيل على البلاد كان لا يظهر في وسط الماء إلا المدن فحسب ويستحيل باقى القطر إلى بحر فتخرج القوارب من مجرى النيل الطبيعى وتسير في طول السهل وعرضه^(١) " .

غير أن الطرق النيلية كانت أهم وسيلة في التجارة المصرية حتى إن القوم كانوا يعتبرون عن سياحتهم في النهر شمالا وجنوبا بالنزول من النيل والصعود فيه ، وقد تغلب هذا التعبير حتى أصبح يستعمل للطرق البرية .

وقد كان للملاحة أثر فعال في معتقدات المصريين الدينية وفي شعائرهم ، فكان في نظرهم الإله " رع " يسير في الفجر في سفينة الصباح وعند الغروب يسبح في سفينة الليل . أما النجوم فكانت تسبح في قواربها الخاصة ، وكان للوتى قوارب لخدمتهم ، وكانت توضع لهم تماذج منها في مقابرهم .

وكذلك تدل أقدم الآثار على أن النيل كان له تأثير أدبي ومادى في الحياة المصرية حتى دعا ذلك الأستاذ شارل بوريه (Charles Boreux) أن يقول : " إن الملاحة لعبت في مصر في مختلف عصور التاريخ دورا هاما جدا حتى أن عددا عظيما من المسائل السياسية والاجتماعية والدينية — التي كانت تظهر كل لحظة حسن سير الادارة في هذه البلاد الغربية التي خلقها نهر النيل — كان يتوقف نجاحها من قرب أو من بعد على القارب والسفينة^(٢) " .

(١) هيرودوت : ج ٢ فقرة ٩٧ .

(٢) شارل بوريه : " دراسات في الملاحة المصرية " ج ١ المقدمة ص ٦ — ٧ .

أمراء البحار في عصر الفراعنة :

لعل أهم أمراء البحر في ذلك العهد ذلك القائد البحري المسمى "أحعمس بن ابانا" وقد ولد بمدينة "نخب" حوالى سنة ١٥٧٤ قبل الميلاد في عصر الأسرة الثامنة عشر وخدم بلاده في عهد أربعة فراعنة : أحعمس الأول وأمنتحب الأول وتحوتمس الأول وتحوتمس الثانى وتوفى حوالى سنة ١٥٠٣ في عهد هذا الملك الأخير، وقد تولى قيادة السفينة "القربان" ثم نقل الى الأسطول الشمالى إلى أن عهدت اليه قيادة السفينة "ضوء منف" وقد حارب في بلاد النوبة وفي الأقاليم الجنوبية وفي الحرب ضد سوريا وأظهر من الشجاعة والإقدام ما دعا مليكه إلى إجزال العطايا له والإنعام عليه بأوسمة ذهبية ، وكانت تلك الأوسمة تشتمل على ستة "دبابير" وثلاثة أسود من الذهب وبلطتين من الذهب وبلطتين من الفضة وعشر أرورات^(١) أقطعها له الملك من الأطيان الكائنة ببلدته ، وستين أرورة واقعة في مقاطعة أخرى .

ومن القواد البحريين الذين خدموا تحت حكم أحعمس الأول القائد البحري "نيسا" الذى أظهر كفاية ممتازة في قيادة السفن المصرية جعلت مليكه ينعم عليه بثلاث عشرة أرورة من الأراضى الزراعية كؤن من مجموعها ضبعة وراثية في أسرته .

ومن أعظم القواد الذين عهدت اليهم رئاسة الحملات البحرية الأمير "أوفى" الذى قاد حملة إلى فلسطين في عهد يبي الأول وحملة إلى بلاد النوبة والى محاجر مصر الوسطى في عهد خليفته مرن رع .

وأخيرا برز في عهد تحوتمس الثالث اسم القائد البحري "نحوتى" الذى عينه فرعون مصر حاكما عاما على الأفطار الشمالية التى ضمت جزر البحر الأبيض المتوسط إلى ما وراء بحر إيجه في الأرخييل اليونانى .

(١) الأرورة : وحدة مقاس توازى ١٨٠٠ متر مربع .

نظام الأسطول عند الفراعنة :

كان أسطول مصر البحرى مجهزا بجحارة محترفين لا بمجندين (على خلاف جنود الجيش البرى) وأطلق عليهم اسم "عبر" وكانت كل سفينة (دبت) تحت إمرة ضابط بحرى على أن يلى كل مجموع منها ضابط أكبر رتبة هو " الضابط المدير العظيم" كما كان هناك أيضا لقب آخر هو "مدير الأسطول" أو "رئيس الأسطول" ولعله يقابل رتبة " أمير البحار" اليوم اذ كان كثير من الضباط العظام يحملون هذا اللقب .

وكان الأسطول المصرى يضم وحدات كبيرة وقطعا صغيرة وكان طول الوحدات الكبيرة يبلغ الخمسين مترا فى عهد الملك سنفرو ، كما جاء ذكرها فى حجر بالرمو ، ولعل تكوين الأسطول من سفن كبيرة وسفن صغيرة هو أصل وجود اللقب الذى كان يطلق على الأسطول المصرى الأول بكلمتى "الأسطولين البحريين" .

وكان للأسطول قيادة خاصة مستقلة عن قيادة الجيش الى أن تولى قائد واحد كلتى القيادتين البحرية والبرية فى أثناء عهد الامبراطورية القديمة ، اذ دلت بعض نقوش الأسرة الثالثة على أن "رع حتب" كان قائد الجيش وأمير الأسطول فى آن واحد كما حمل هذا اللقب أيضا "مرياب" فى عهد الأسرة الرابعة و"عنخ أسيسى" و"كإم ثنت" و"سشمو" فى عصر الأسرة الخامسة وكان معنى هذا أن كلا من هؤلاء القواد كان يستمد رياسته للجيش البرية والأساطيل البحرية من سلطة فرعون العليا .

وفى عهد الأسرة الثالثة أنشئت أول إدارة للجيش فى مصر وسميت "بيت الأسلحة" وكانت إدارة هذه المؤسسة الكبرى توكل عادة الى أمير من أمراء البيت المالك أو الى زوج أميرة ملكية .

أما دور صناعة الأسطول فكانت تحت إدارة شخصية عظيمة تلقب "بباني السفن" (مدب دبت) ، وفى عهد الأسرة الرابعة تولى قيادة الأسطول موظف

كبير يحمل لقب "حاكم الأسطول" (عزمر دبت) أو لقب قائد الجيش أو ضابط عظيم للجيش البرى مما يدل على أن قيادة الجيش والأسطول كانت فى قبضة واحدة، فلما تولى ملوك الأسرة الخامسة زمام الحكم أنشئ "بيت أسلحة" للوجه القبلى وآخر للوجه البحرى وظل موظفوه ينتخبون من أرق طبقات الشعب أو من أشرف البلاد . وكان يضم "بيت الأسلحة" عدّة مصالح منها مصلحة الأشغال التى كانت تقوم ببناء المعافل والحصون وتعدّ مخازن الغلال كما كان بها قسم لبناء سفن الأسطول يديره مهندس السفن .

وكان الأسطول مكلفا بحراسة وحماية البعوث البحرية الى مناجم سيناء وإلى أعلى النيل وبلاد الصومال ، كما كان عليه أن يحرس سفن التجارة التى كانت تجوب شواطئ البحر الأحمر قاصدة الى فلسطين وسواحل لبنان . ولقد سجل الأسطول المصرى انتصارات باهرة على متن البحار دلت على ما كان عليه من حول وطول وما كان يتميز به رجاله من بسالة .

أنواع السفن المختلفة عند قدماء المصريين :

ثبت مما عثر عليه علماء الآثار أن قدماء المصريين استعملوا فى غدواتهم وروحاتهم عل النيل أولا ثم فى عرض البحر أنواعا مختلفة من المراكب يمكن حصر أهمها فى أربعة :

(١) النوع الأول من هذه المراكب كان متناسب التركيب متناسق الأجزاء بالنسبة إلى محور يخترقه عموديا فى منتصفه ويتخذ بدنه شكلا مستديرا يشبه ثلث الدائرة فى حين يمثل طرفا المقدم والمؤخر شكل مثلث ، ويظهر كبير الشبه بين هذا النوع من السفن وبين بعض سلال (Corbeilles) وجدت صورها منقوشة فى بعض المقابر الفرعونية . وقد كانت جوانب هذه المراكب تصنع من أوراق

(١) سليم حسن بك : "مصر القديمة" ج ٢ ، ص ٤٦٥ — ٤٦٨ .

البردى المجدول على أنه لم يعثر على صورة من مثل هذا النوع مرسوم عليه بحار أو نوتى يقود المركب .

(٢) أما النوع الثانى من تلك المراكب فلم تكن أجزاؤه متناسقة التركيب ولم يعد مكوّنا من أوراق البردى المجدول بل من حزمة من أمتن وأطول سيقان البردى موثّق بعضها ببعض بحبال ، وإحكام الوثاق كانوا يسيلون بين تلك السيقان نوعا من الصمغ حتى لا تتسرب المياه إلى القارب . وقد ظهر البحار المصرى لأوّل مرة على الصور الهيروغليفية التى تبيّن هذا النوع من المراكب التى اقتصرت على السير فى النيل وعلى الأخص فى جهة الدلتا .

(٣) أما النوع الثالث فقد كانت مراكب النقل التى دخل الخشب فى تركيبها ، وكانت تصعد فى أعلى النيل وتحمل الجند والبضائع هنالك . وكان أصغرها حجما مزوّدا بأحد عشر إلى سبعة عشر مجدافا فضلا عن مجدافين آخرين كانوا يستعملان كدفعة . ويبدو جليا من صور تلك السفن أنها كانت تتكوّن من سبعة أجزاء: المقدم والمؤخر والقاع وجزءان أحدهما بين المقدم والقاع وثنان هما بين المؤخر والقاع ، وكانت كلها تربط بالحبال وتلصق أجزاؤها بالصمغ .

(٤) أما النوع الرابع فهو يميل إلى الطول من سابقه ويكاد قاعه يكون منبسطا ، وهو النوع الشائع فى السفن المصرية القديمة .

من هذا يبدو أن المصريين بنوا المراكب منذ ٤٠٠٠ سنة قبل الميلاد عبروا على ظهرها النيل عرضا ثم طولا ، واستعملوا فى إنشائها البردى تارة مجدولا وتارة مربوطا بالحبال ، ثم استخدموا الأخشاب فى تلك الصناعة على الطريقة التى كانوا يستعملون فيها البردى .

غير أنه لما استورد الفراعنة الأخشاب من جبال لبنان سرعان ما تأسست فى مصر صناعة زاهرة لإنشاء سفن كبيرة الحجم نحر المصريون على ظهرها عباب البحر شمالا وجنوبا .

أشعة السفن المصرية القديمة :

سبق القول إن المصريين اختاروا لسفنهم الشراع المربع لملاءمته الملاحة في النيل حيث تهب الرياح عادة من الشمال فتسير المراكب إلى أعلى النيل بالرياح وتحد في النهر مع التيار كما كان هذا الشراع يلائم أيضا الرياح الموسمية الهندية التي كانت تهب في بحر العرب وفي المحيط الهندي .

على أن هذا الشراع المربع كان على نوعين :

النوع الأول كان طوله أكبر من عرضه وكان محملا على دوقل أفقي تربطه الحبال بالدقل (بالصاري) الذي كان منصوبا قبيل منتصف السفينة . ويبدو أن الجزء الأسفل من هذا الشراع كان مربوطا بجانب المركب بدون دوقل (Vergue) ولم يكن عرض الشراع أكبر من عرض السفينة نفسها حتى تتوازن في البحر ولا تقلبها الرياح ، وقد زال هذا النوع من الأشعة بانقضاء الأسرة السادسة أي حوالي سنة ٢٤٧٥ قبل الميلاد .

أما النوع الثاني فكان عرضه أكبر من طوله ، بل كان العرض يفوق كثيرا عرض السفينة نفسها ويكاد يبلغ طولها . وكان طرفا الشراع الأعلى والأسفل مشدودين على دوقلين مربوطين بالدقل^(١) وكان من مزايا هذا الشراع أن السفن كان يمكنها أن تسير معه دون أن تعبا بمهب الرياح في حين أن النوع الأول يستلزم أن تهب الرياح من الخلف^(٢) .

أقول نجم الفراعنة :

انتهت الأسرة السادسة والعشرين بدخول الفرس مصر وعلى رأسهم قبيل فدالت دولة الفراعنة حكما^(٣) بعد أن نشروا بفضل قوتهم البحرية علم مصر وبسطوا سلطان مصر على بلدان البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر في القارات الثلاث الأوربية والآسيوية والافريقية حوالي ثلاثين قرنا من الزمان .

(١) جان بوجاد : " طريق الهند وسفته " ص ١٢٧ .

(٢) جان بوجاد : " طريق الهند وسفته " ص ١٨٨ — ٢١٧ .

(٣) نقول إن دولة الفراعنة دالت « حكما » بدخول الفرس مصر لأن « الواقع » أنه بعد الفتح =

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسي

(١)
عن جيمس هنري برستد

عهد ما قبل التاريخ (قبل سنة ٣٤٠٠) :

العصر الحجري .

عصر ما قبل الأسر .

عهد الامبراطورية القديمة (من سنة ٣٤٠٠ — سنة ٢١٦٠) :

الأسرتان الأولى والثانية : ٣٤٠٠ — ٢٩٨٠ سنة

الأسرة الثالثة : ٢٩٨٠ — ٢٩٠٠

الأسرة الرابعة : ٢٩٠٠ — ٢٧٥٠

الأسرة الخامسة : ٢٧٥٠ — ٢٦٢٥

الأسرة السادسة : ٢٦٢٥ — ٢٤٧٥

= الفارسي في سنة ٥٢٥ استطاعت مصر أن تتحرر من نير القرس الفاصين في فترات متفاوتة من الزمان ، واستوى على عرش الفراعنة من ملوكهم في ذلك الوقت كل من : نيفيريس الأول (Néphéritès I^{er}) وموتيس (Mouthis) وبشير موت (Pchérémout) وأخوريس (Achoris) ونيفيريس الثاني (Néphéritès II) ونختمبوف (Nakhtenbof) وزدهور (Zedhor) ونخنرت (Nakhten-rehbet) الذي هرب إلى الحبشة فارقاً من وجه القرس سنة ٣٤١ ولم يستو بعده على عرش مصر ملك من ملوك الفراعنة .

(١) جيمس هنري برستد : "نصوص مصرية قديمة" ج ١ من فقرة ٣٨ الى فقرة ٧٥ ، وجيمس هنري برستد : "تاريخ مصر من أقدم العصور الى الفتح الفارسي" (التعريب) ص ٤٠٣ وما بعدها .

الأسرتان السابعة والثامنة : ٢٤٧٥ — ٢٤٤٥

الأسرتان التاسعة والعاشر : ٢٤٤٥ — ٢١٦٠

عهد الامبراطورية الوسطى (من سنة ٢١٦٠ — سنة ١٥٨٠) :

الأسرة الحادية عشرة : ٢١٦٠ — ٢٠٠٠

الأسرة الثانية عشرة : ٢٠٠٠ — ١٧٨٨

من الأسرة الثالثة عشرة
الى الأسرة السابعة عشرة
١٧٨٨ — ١٥٨٠

عهد الامبراطورية الحديثة (من سنة ١٥٨٠ — سنة ٥٢٥) :

الأسرة الثامنة عشرة : ١٥٨٠ — ١٣٥٠

الأسرة التاسعة عشرة : ١٣٥٠ — ١٢٠٥

الأسرة العشرون : ١٢٠٠ — ١٠٩٠

الأسرة الحادية والعشرون : ١٠٩٠ — ٩٤٥

الأسرة الثانية والعشرون : ٩٤٥ — ٧٤٥

الأسرة الثالثة والعشرون : ٧٤٥ — ٧١٨

الأسرة الرابعة والعشرون : ٧١٨ — ٧١٢

الأسرة الخامسة والعشرون : ٧١٢ — ٦٦٣

الأسرة السادسة والعشرون : ٦٦٣ — ٥٢٥

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسي
عن مانيٲون^(١)

سنة	سنة	
٥٦١٥	—	٥٨٦٧ : الأسرة الأولى
٥٣١٨	—	٥٦١٥ : الأسرة الثانية
٥١٢١	—	٥٣١٨ : الأسرة الثالثة
٤٦٧٣	—	٥١٢١ : الأسرة الرابعة
٤٤٢٥	—	٤٦٧٣ : الأسرة الخامسة
٤٢٢٢	—	٤٤٢٥ : الأسرة السادسة
٤١٤٧	—	٤٢٢٢ : الأسرة السابعة
٤٠٤٧	—	٤١٤٧ : الأسرة الثامنة
٣٩٤٧	—	٤٠٤٧ : الأسرة التاسعة
٣٧٦٢	—	٣٩٤٧ : الأسرة العاشرة
٣٧٠٣	—	٣٧٦٢ : الأسرة الحادية عشرة
٣٤١٧	—	٣٧٠٣ : الأسرة الثانية عشرة
٣٠٠٤	—	٣٤١٧ : الأسرة الثالثة عشرة
٢٥٢٠	—	٣٠٠٤ : الأسرة الرابعة عشرة
٢٢٧٠	—	٢٥٢٠ : الأسرة الخامسة عشرة

(١) شمبلون فيجاك : "مصر القديمة" ص ٢٦٩ ، ومانيتون هذا راهب مصري عاش في منتصف

القرن الثاني قبل الميلاد .

الأسرة السادسة عشرة :	٢٢٧٠ — ٢٠٨٢
الأسرة السابعة عشرة :	٢٠٨٢ — ١٨٢٢
الأسرة الثامنة عشرة :	١٨٢٢ — ١٤٧٣
الأسرة التاسعة عشرة :	١٤٧٣ — ١٢٧٩
الأسرة العشرون :	١٢٧٩ — ١١٠١
الأسرة الحادية والعشرون :	١١٠١ — ٩٧١
الأسرة الثانية والعشرون :	٩٧١ — ٨٥١
الأسرة الثالثة والعشرون :	٨٥١ — ٧٦٢
الأسرة الرابعة والعشرون :	٧٦٢ — ٧١٨
الأسرة الخامسة والعشرون :	٧١٨ — ٦٧٤
الأسرة السادسة والعشرون :	٦٧٤ — ٥٢٤ ^(١)

(١) يلاحظ أن تاريخ انتهاء الأسرة السادسة والعشرون يوافق دخول الفرس مصر في سنة ٥٢٥
لا سنة ٥٢٤ كما جاء في هذا الجدول .

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسي

عن هنري جوتييه^(١)

عهد ما قبل التاريخ (قبل سنة ٣٢٠٠) :

العصر الحجري .

عصر ما قبل الأسر .

عهد الامبراطورية القديمة (من سنة ٣٢٠٠ — ٢١٦٠) :

الأسرة الأولى : ٣٢٠٠ — ٣٠٠٠ سنة

الأسرة الثانية : ٣٠٠٠ — ٢٧٨٠

الأسرة الثالثة : ٢٧٨٠ — ٢٧٢٠

الأسرة الرابعة : ٢٧٢٠ — ٢٥٦٠

الأسرة الخامسة : ٢٥٦٠ — ٢٤٧٠

الأسرة السادسة : ٢٤٧٠ — ٢٢٧٠

الأسرتان السابعة والثامنة : ٢٢٧٠ — ٢٢٠٠

الأسرتان التاسعة والعاشر : ٢٢٠٠ — ٢١٦٠

عهد الأمبراطورية الوسطى (من سنة ٢١٦٠ — ١٥٨٠) :

الأسرة الحادية عشرة : ٢١٦٠ — ٢٠٠٠

الأسرة الثانية عشرة : ٢٠٠٠ — ١٧٨٨

الأسرة الثالثة عشرة : ١٧٨٨ — ١٦٧٥

والأسرة الرابعة عشرة

(١) هنري جوتييه : "الموجز في تاريخ مصر" ج ١ ص ٤٣٩ .

١٥٨٩ — ١٦٧٥	{	الأسرة الخامسة عشرة
		والأسرة السادسة عشرة
١٥٨٠ — ١٦٠٠	:	الأسرة السابعة عشرة :

عهد الإمبراطورية الحديثة (من سنة ١٥٨٠ — ٧٢٥) :

سنة	سنة	
١٣٥٠ — ١٥٨٠	:	الأسرة الثامنة عشرة :
١١٩٨ — ١٣٥٠	:	الأسرة التاسعة عشرة :
١٠٩٠ — ١١٩٨	:	الأسرة العشرون :
٩٤٥ — ١٠٩٠	:	الأسرة الحادية والعشرون :
٧٢٥ — ٩٤٥	:	الأسرة الثانية والعشرون :
٧٤٠ — ٨٣٨	:	الأسرة الثالثة والعشرون :

العهد الأخير (من سنة ٧٢٥ — ٢٥٢) :

٧١٢ — ٧٢٥	:	الأسرة الرابعة والعشرون :
٦٦١ — ٧٤٥	:	الأسرة الخامسة والعشرون :
٥٢٥ — ٦٦٣	:	الأسرة السادسة والعشرون :

(١) يلاحظ في تاريخ انقضاء بعض الأسر أنه لا يوافق أحيانا تاريخ ابتداء الأسرة التي تليها وذلك نتيجة من نتائج انقسام القطر المصري في ذلك العهد . مثل ذلك أنه على أثر انقضاء الأسرة الثانية عشرة وفي أواخر حكم أوسركون الثاني (Osorkon II) حوالي سنة ٨٣٨ انقسمت البلاد قسمين فتولى بعض الفراعنة حكم مصر العليا وجعلوا طيبة عاصمة ملكهم في حين تبوأ في الفترة نفسها فراعنة آخرون حكموا مصر السفلى واختاروا بوسطس مقرا لهم ولم تتم وحدة البلاد إلا في عهد الفرعون الأثيوبي بينعخي (Piānkhī) ثاني فراعنة الأسرة الخامسة والعشرين الذي زحف على صعيد مصر حوالي عام ٧٢١ قبل الميلاد .

عصر الفراعنة الى الفتح الفارسي

(١)
عن جاستون ماسيرو

العصر القديم (من سنة ٥٠٠٠ — ٤٤٥٠) :

سنة
الأسرة الأولى : ٥٠٠٠ — ٤٧٥٠
الأسرة الثانية : ٤٧٥٠ — ٤٤٥٠

العصر المنفي (من ٤٤٥٠ — ٣١٠٠) :

الأسرة الثالثة : ٤٤٥٠ — ٤٢٤٠
الأسرة الرابعة : ٤٢٤٠ — ٣٩٥٠
الأسرة الخامسة : ٣٩٥٠ — ٣٧٠٠
الأسرة السادسة : ٣٧٠٠ — ٣٥٠٠
الأسرة السابعة : ٣٥٠٠
الأسرة الثامنة : ٣٥٠٠ — ٣٣٥٠
الأسرة التاسعة : ٣٣٥٠ — ٣٢٠٠
الأسرة العاشرة : ٣٢٠٠ — ٣١٠٠

الطبقة الأولى الطينية (من سنة ٣١٠٠ — ١٦٠٠) :

الأسرة الحادية عشرة : ٣١٠٠ — ٣٠٠٥
الأسرة الثانية عشرة : ٣٠٥٠ — ٢٨٤٠

(١) جاستون ماسيرو : " دليل المتحف المصرى بالقاهرة " (التعريب) ص ٤٠

الأسرة الثالثة عشرة : ٢٨٤٠ — ٢٤٠٠

الأسرة الرابعة عشرة : ٢٤٠٠ — ٢٢٠٠

الأسرة الخامسة عشرة : ٢٢٠٠ — ٢٠٠٠

الأسرة السادسة عشرة : ٢٠٠٠ — ١٧٥٠

الأسرة السابعة عشرة : ١٧٥٠ — ١٦٠٠

الطبقة الثانية الطينية (من سنة ١٦٠٠—٧٢١) :

الأسرة الثامنة عشرة : ١٦٠٠ — ١٣٦٨

الأسرة التاسعة عشرة : ١٣٦٨ — ١٢٢٠

الأسرة العشرون : ١٢٢٠ — ١٠٨٠

الأسرة الحادية والعشرون : ١٠٨٠ — ٩٥٠

الأسرة الثانية والعشرون : ٩٥٠ — ٨٠٠

الأسرة الثالثة والعشرون : ٨٠٠ — ٧٢١

الدولة الصاوية (من سنة ٧٢١—٥٢٥) :

الأسرة الرابعة والعشرون : ٧٢١ — ٧١٥

الأسرة الخامسة والعشرون : ٧١٥ — ٦٦٦

الأسرة السادسة والعشرون : ٦٦٦ — ٥٢٥

المراجع الخاصة بالفصل الأول

باللغة العربية :

- إسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار ، اوائل الجزء الثاني .
إسماعيل مظهر : السفن والملاحة بمصر (بحث منشور بمجلة "المقتطف" عدد يناير سنة ١٩٣٤ ص ٦٠) .
جاستون ماسييرو : دليل دار التحف المصرية الفاهرة لمدينة القاهرة (تعريب أحمد باشا كمال) .
جيمس هنرى برستد : تاريخ مصر من أقدم العصور إلى الفتح الفارسي (تعريب الدكتور حسن كمال) .
سليم حسن بك : مصر القديمة (ثلاثة أجزاء) .
سليمان أحمد حزين : المجلد في التاريخ المصرى (علاقة الجغرافيا بتاريخ مصر العام) .
عبد القادر حمزه باشا : على هامش التاريخ المصرى القديم (مجلدان) .
عبد المنعم أبو بكر : المجلد في التاريخ المصرى (مصر فى عهد الأسرات) .
مجلة رعمسيس : العمارات البحرية وتاريخها (بحث بالعدد الصادرين فى ديسمبر سنة ١٩١٣ ويناير سنة ١٩١٤ فى الجزئين الثالث والرابع من السنة الثالثة ، صفحتى ٣٣٤ و٣٣١) .
محمود عبد الهادى : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

- BOREUX (CHARLES) : Etudes de nautique égyptienne.
CHABAS (F.) : Recherches pour servir à l'Histoire de la XIXème dynastie et spécialement à celle des temps de l'Exode.
CHAMPOLLION LE JEUNE (F. J.) : L'Egypte sous les Pharaons.
CHAMPOLLION-FIGEAC : Egypte ancienne.
COUISSIN (PAUL) : Institutions militaires et navales.

- DRIOTON (E.) ET VANDIER (J.) : Les peuples de l'Orient méditerranéen : l'Egypte.
- FARRÈRE (CLAUDE) : Navires.
- GAUTHIER (HENRI) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. II : L'Egypte pharaonique.
- GAUTHIER (HENRI) : Les transports dans l'ancienne Egypte (L'Egypte contemporaine N° 139, Janvier 1933).
- GREENE (J. B.) : Fouilles exécutées à Thèbes dans l'année 1855.
- HENRY (D. M. J.) : L'Egypte pharaonique ou Histoire des institutions des Egyptiens sous leurs rois nationaux.
- LA RONCIÈRE (CHARLES DE) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. I : Les routes maritimes.
- LUDWIG (EMIL) : La Méditerranée.
- LUDWIG (EMIL) : Le Nil.
- MARIETTE (A.) : Histoire d'Egypte.
- MARIETTE (A.) : Deir-El-Bahari.
- MASPÉRO (GASTON) : Histoire ancienne des peuples de l'Orient.
- MASPÉRO (GASTON) : Guide du visiteur du musée du Caire.
- MASPÉRO (GASTON) : De quelques navigations des Egyptiens sur les côtes de la mer Erythrée (Revue historique, t. IX).
- MONTET (PIERRE) : Les scènes de la vie privée dans les tombeaux égyptiens de l'Ancien Empire.
- MORET (ALEXANDRE) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. II : L'Egypte pharaonique.
- MORET (ALEXANDRE) : Le Nil et le civilisation égyptienne.
- MORET (A.) : et Davy (G.) : Des clans aux Empires.
- MORGAN (J. DE) : Les fouilles de Dahchour.
- MORGAN (J. DE) : L'âge de la pierre en Egypte.
- MORGAN (J. DE) : Ethnographie préhistorique.
- POUJADE (JEAN) : La Route des Indes et ses navires.
- ROUGÉ (E. DE) : Etude des monuments du massif de Karnak (Publiée dans "Les Mélanges d'Archéologie" t. I p. 49).

باللغة الإنجليزية :

BRESTEAD (J. H.) : Ancient Records of Egypt.

BRESTEAD (J. H.) : A History of Egypt.

FLINDERS-PETRIE (W. M.) : A History of Egypt.

ELGOOD (P. G. E.) : Egypt.

ERMAN (ADOLF) : The Historian's History of the World.

GLANVILLE (S. R. K.) : Daily Life in Ancient Egypt.

MERCER (S. A. B.) : Growth of religions and moral ideas in Egypt.

TORR (CECIL) : Ancient Ships.

WALLIS-BUDGE (E. A.) : A History of Egypt.

WEIGALL (A.) : History of the Pharaohs.

WILKINSON (J. G.) : Manners and Customs of the Ancient Egyptians.

—— : The earliest Boats on the Nile (Journal of Egyptian Archaeology, 1917).

باللغة الألمانية :

DUMICHEN (JOH.) : Die Flotte einer Aegyptischen Koenigin.

DUMICHEN (JOH.) : Historische Inschriften altagyptischer Denkmaler
in den Jahren 1863-1865 an Ort und Stelle gesammelt und
mit erlauterndem Text Herausgegeben.

KEES (H.) : Kulturgeschichte des Alten Orients, t. I: Aegypten.

KOSTER : Seefahrten der alten Aegypter.

KOSTER : Schifffahrt und Handelsverkehr des Oestlichen mittel-
meeres im 3 und 2 Jahrtausend vor Chr.

لفصل الثاني

غزو قببىز وعصر الفرس
(٥٢٥ - ٣٣٢ قبل الميلاد)

بداية العصر الفارسى :

فى عهد "بسمتيك الثالث" (Psamtik III) فرعون مصر شرع الفرس فى غزو مصر بعد أن أعدوا لذلك عدتهم ، بغاء ملكهم قببىز على رأس جيش جزار وفتح البلاد التى طالما تاقت نفس أبيه كورش (Cyrus) الى إخضاعها ، فهجم أسطوله على مدينة بلوز بجرا وزحفت الجيوش الفارسية على الوادى برا حتى سقطت البلاد فى قبضته ووقع ملكها أسيرا بين يديه ودخل ممفيس فى شهر مايو سنة ٥٢٥ ونادى بنفسه ملكا على مصر .

وفى عهده أنفذت حملة بحرية صعدت فى النيل الى الشلال الثانى إلا أن مراكبها ارتطمت بالصخور المحرقة ففضى عليها قبل أن تصل الى بلاد الحبشة التى كان قببىز ينوى غزوها .

وعند عودته الى فارس فى أثناء سنة ٥٢١ مات قببىز فى الطريق فتولى الملك دارا الأول (Darius Ier) فزار مصر وأمر باتمام الخليج الموصل بين فرع النيل الشرقى والبحر الأحمر . وفى عهده اشترك الأسطول المصرى الى جانب الأسطول الفارسى فى محاربة الأساطيل اليونانية فانتصر عليها فى معركة لادا البحرية .

وقعة لادا البحرية (٤٩٤ قبل الميلاد) :

فى أثناء القرن الرابع قبل الميلاد بسط كورش ملك الفرس سيادته على المدن الاغريقية الواقعة على شواطئ آسيا الصغرى ونصب على كل منها حاكما فارسيا وقد ظلت تلك المدن خاضعة لحكم الفرس إبان حكم كورش وطوال حكم قببىز حتى استولى دارا على عرش الامبراطورية الفارسية .

(١) التى صارت فيما بعد « تل القرما » ثم قامت على مقربة منها « بور سعيد »

كان قد انقضى نصف قرن تقريبا على رزوح تلك المدن تحت نير الفرس لما رفعت مدينة ميليه (Milet) لواء الثورة بقيادة حاكمها هستيه (Histiée) وصهره أريستاجوراس (Aristagoras) على أثر رفض ملك الفرس بعض مطالبهما .

فطن دارا للأمر فاستدعى هستيه واحتجزه في قصره وولى محله صهره ، غير أن هستيه أنفذ خلسة الى أريستاجوراس رسولا يدعو الى اعلان الثورة ، فما كاد يتلقى أريستاجوراس هذا الأمر حتى انتشر لهيب الثورة في المدن الاغريقية قاطبة وطردها أهلها الفرس وأشعلوا النار في بلدة سارد (Sardes) بعد أن أمدتهم جمهورية أثينا بأسطول مكون من عشرين سفينة كما ساهمت بلدة ايرتريه (Eréttrie) بجزيرة أوبيه (Eubée) بخمس سفن .

لم يبق دارا مكتوف اليدين إزاء تلك الفتن ، بل بادىء بارسال حملة بحرية لإخمادها تكونت من ٦٠٠ سفينة ساهمت فيها أساطيل مصر وفينيقية وكليكية وقبرس بنصيب موفور في حين جمعت مدن ميليه (Milet) وخبوس (Chios) وساموس (Samos) ولسبوس (Lesbos) ٢٥٣ سفينة تألف من مجموعها أسطول واحد وعهدت قيادته الى ديونيزوس (Dyonisos de Phocée) .

وفي صيف عام ٤٩٤ التقى الأسطولان بالقرب من جزيرة لادا (Lada) ، على مقربة من ميليه ، وانتصرت الدول المنضمة الى فارس على السفن الاغريقية بعد معركة بحرية حامية دامية كان من آثارها أن عادت المدن اليونانية الى حكم الفرس ، على أن هذه المعركة سجلت أول محاولة لليونانيين للتحرر من نير الفرس ، وتشاء الأقدار أن ينالوا استقلالهم بعد أربع عشرة سنة في معركة بحرية أخرى اشتركت فيها أيضا الأساطيل المصرية في مياه سلامين^(١) .

(١) هيرودوت : ج ٦ الفقرتان ٢٠ و ٢٢ ، وشارل تكسيه : "آسيا الصغرى" ص ٣٣٣ ، وتوسيديد : "تاريخ حرب البيلويونيز" ج ٣ ص ٢٥ و ٢٧ ، وفيليب لى با : "الموجز في التاريخ القديم منذ بداية تكوين الامبراطوريات حتى استناب الحكم الرومانى" ج ١ ص ٤١٦ و ٤٦٨ .

ولم تكتمل اثنتا عشرة سنة على اشتراك الأسطول المصرى الى جانب الأساطيل
الفارسية فى معركة لادا البحرية حتى هبّ المصريون على بكرة أبيهم فى سنة ٤٨٦
بقيادة أحد الأمراء الوطنيين اسمه خبابيشا (Khababicha) وطرّدوا الفرس
من البلاد .

حكم اكروسييس :

ولما تربع على عرش فارس الملك اكروسييس (Xerxés) غزا مصر من جديد
فى سنة ٤٨٤ فاضطّحت البحرية المصرية فى عهده ، ولم يبق منها إلا تزييسير
من المراكب فى البحر الأحمر . أما أسطول البحر الأبيض المتوسط فقد رُبضت
وحداته فى الموانئ نظرا لقيام الحرب بين جمهورية أثينا وحلفائها من ناحية
وامبراطورية فارس من ناحية أخرى .

على أن والى مصر إذ ذاك أخمينيس (Akhéménès) أخا اكروسييس استولى
عسوة على مائتى مركب من المراكب المصرية وأنفذها بجارتها المصريين الى ملك
فارس فأمر بضمها الى الأسطول الفارسى الذى التقى فى مياه سلامين بأسطول أثينا
واشتبك فى ٢٩ سبتمبر سنة ٤٨٠ فى إحدى أمهات المعارك البحرية التى سجلها
التاريخ وانهزمت فيها القوات البحرية الفارسية شر هزيمة على الرغم مما أبداه
البحارة المصريون من شجاعة ومهارة .

معركة جزيرة سلامين (٢٠ سبتمبر سنة ٤٨٠ قبل الميلاد) :

فى سنة ٤٩٠ قبل الميلاد شعر دارا ملك الفرس — وكان ملكه وقتئذ يمتد
من بلاد الهند التى كان أخضعها حتى ترافيا ومقدونيا فى بلاد اليونان مسيطراً بذلك
على جميع آسيا الصغرى — بأن اتساع ملكه ينذر بقرب انهياره ، وكان أخشى
ما يخشاه أن تشب الثورة فى آسيا الصغرى بين اليونانيين فيبادر إخوانهم القاطنون
فى جزر الأرخبيل اليونانى الى مساعدتهم . فجرت حملة عسكرية هجم بها على بلاد

اليونان ووقعت بين الفرس واليونانيين موقعة "ماراتون" (Marathon) المشهورة التي كان النصر فيها حليف اليونانيين وعلى رأسهم قائدهم البطل "مليسياد" (Miltiade) .

وفي سنة ٤٨٥ قبل الميلاد مات الملك دارا ولم تطل به الحياة إلا خمس سنوات بعد انهزامه . وقد تولى الملك بعده ابنه اكزرسيس فورث عن أبيه ملكه الشاسع ومطامعه الكثيرة وثأره الدفين .

ولم تمض على تربعه على عرش الفرس خمس سنوات حتى ضم إلى امبراطوريته البلاد المصرية واتجه نظره نحو اليونان فأعد حملة كبيرة أراد أن يسحق بها بلاد اليونان وأن يمحو معالمها من خريطة العالم فيمحو بذلك هزيمة "ماراتون" ويرضى ذكرى أبيه ويستعيد مجد بلاده، فجمع ٥,٠٠٠,٠٠٠ نفس، منهم ٢,٦٠٠,٠٠٠ من المحاربين، وطلب من جميع موانئ آسيا وفينيقية ومصر أن تتعاون لتمده بمراكبها حتى يزحف بجيشه إلخضم وأسطوله العرمرم على بلاد اليونان .

وقد تألفت الأساطيل الفارسية من ١٢٠٧ سفن من ذوات السطوح الثلاثة أمدته بها الشعوب البحرية المختلفة وساهمت فيه فينيقية وصيدا بثلاثمائة سفينة، ومصر بمائتين، وجزيرة قبرس بمائة وخمسين، في حين تولى جمع الباقي أهل كيليكيا وبمفيليا وليسيا وكاريا وأيونيا ودوريا .

وإلى جانب تلك الأسلحة الفتاكة استعمل اكزرسيس سلاحا آخر هو سلاح الرشوة استمال به الخونة من أعدائه .

وفي خلال الربيع سنة ٤٨٠ قبل الميلاد اجتازت جيوش الفرس مضائق الدردنيل على ظهر سفن ونقالات استخدموها جسورا في عرض المضائق ومروا من فوقها من البر الآسيوى إلى البر الأوروبى مدة سبعة أيام وسبع ليال متواليات .

وقد استخدم اكرسيس لإنشاء تلك الجسور حبالا صنعت من خشب الأرز والقنب الأبيض ، واستخدم الفينيقيون حبالا من الكتان ، واستخدم المصريون قشور خشب الأرز . وأنشأ المهندسون الجسور بربط السفن بعضها ببعض على اختلاف أنواعها ، وقد بلغ عددها ٣٦٠ سفينة صنعت على شواطئ بحر أوكسين (Euxin) ، و ٣٣٠ سفينة أخرى صنعت في منطقة الهلسبونت (Hellespont) . وقد قام المصريون والفينيقيون وأهل صيدا بإنشاء تلك الجسور . غير أنه ما كاد العمل ينتهى فيها حتى هبت رياح عاصفة هوجاء قطعت الجبال وحطمت السفن فانهارت الجسور عن آخرها ، وما أن سمع اكرسيس بهذا النبا حتى ثار ثأره وأصدر أوامره بجلد أمواج البحر ثمانية جلدة وضرب أعناق الذين تولوا رئاسة العمل في إنشاء الجسور !

وعلى ذلك اقتضى الأمر الشروع في هذا العمل الجبار من جديد فاستغرق إتمامه عدة أشهر حتى عبر الجنود المضيق .

أمام هذا الجيش العرمرم الغازى لم يكن في وسع اليونانيين إلا الحيلة ، انتظروا الفرس في مضيق « الترموبيل » أحد مضائق بلادهم يكتنفه البحر والجبال ولا يتسع إلا لمرور عربتين اثنتين . وقف عند هذا المضيق الملك ليونيداس ملك إسبارطة على رأس ٧٠٠٠ من رجاله ، واستطاع أن يصدّ زحف جيوش الفرس الفتاكة لولا أن أشار « إيفيلت » (Ephialte) أحد الخونة على اكرسيس باتباع طريق آخر يتفادى به اليونانيين . وعملا بتقاليد أهل إسبارطة أبى الملك ليونيداس الارتداد والتراجع ، وأشهد العالم على وطنية رجاله وبساتهم في سبيل الحق والاستقلال . ولم يكن يدور بخلد اكرسيس أن هؤلاء الجنود القلائل يستطيعون أن يوقفوا تيار جيشهم الحزار أو أنهم يجرءون على ذلك ، فكتب إلى الملك ليونيداس رسالة بعث بها اليه مع أحد قواده قال له فيها : ” ألق سلاحك ” فتلقى ليونيداس الرسالة وكتب إلى ملك الفرس هاتين الكلمتين : ” تعال خذه ” فانتفض

اكرسيس على اليونانيين ومثل بهم تمثيلا فقتل ليونيداس ومعه ٣٠٠ من جنوده.
البواسل^(١).

وبينما كان اكرسيس يشعل النار في مباني أثينا وبعث فيها فسادا انتظر
أسطول أثينا تحت إمرة " تيمستوكلس " أسطول الفرس الذي كان يقوده.
أريابني (Ariabigne) أخو الملك اكرسيس أمام جزيرة سلامين . كان أسطول
الفرس مؤلفا من ١٢٠٠ سفينة كبيرة ، ولكن هبوب الرياح ثلاثة أيام متوالية
أودى بـ ٤٠٠ منها قبل وقوع المعركة بحيث لم يبق أمام الإغريق سوى ٨٠٠ سفينة
فارسية، وكان الأسطول اليوناني يتألف من ٣٦٦ سفينة .

ومن غريب ما يرويه التاريخ أن أسندت قيادة بعض قطع الأسطول إلى
امرأة هي الملكة أرتيميز اليونانية الأصل فكانت — وهي في صفوف الفرس —
تحارب بنى جنسها ، وكانت لها أولى الانتصارات إذ انقضت بمراكبها الخمسة على
سفينة يونانية جرؤت على الهجوم عليها فأغرقتها وأمرت الملكة بضرب عنق القائد
اليوناني عند مؤخر مراكبها وتركت دماءه تسيل في اليم قربانا لإله البحر .

ومن حيل تيمستوكلس أنه لما رأى جنده يتهبون الفرس لكثرة عددهم
وعُددهم تظاهر بالخيانة وأرسل إلى ملك الفرس رسولا يتبته بأن اليونانيين في حالة
نفسية سيئة جدًا وأن روحهم المعنوية هبطت هبوطا كبيرا وأن هجومه عليهم الآن
يضمن له النصر السريع الباهر، صدق الملك الرواية وهجم فوجد اليونانيين قد
هبوا على بكرة أبيهم كالأسود يناضلونه ويحاربونه .

وكما استعمل جيش إسبارطة الحيلة استعمل الأسطول اليوناني المتحالف الحيلة
أيضا، فأخذ « تيمستوكلس » القائد اليوناني المشهور يدعو أهالي أثينا إلى إخلاء
عاصمتهم وهجر دورهم ومنازلهم ومبارحة القرى وقاد جمعهم الحاشد إلى جزيرة

(١) وقد ألهمت هذه الموقعة الرسام الفرنسي المشهور « دافيد » (David) فوضع لوحه الشهيرة
(Léonidas aux Thermopyles) في سنة ١٨١٤ وتعد من بدائع تحف متحف اللوفر بباريس .

سلامين حيث أقام الأهالي في بيوت أقاموها بأيديهم من قطع أشجار الغابات المجاورة، وأخذوا يصلون الليل بالنهار في قطع الأخشاب وتشيد مراكب جديدة وإصلاح المراكب القديمة ، حتى تألف لديهم أسطول قوى انضمت إليه سفن أخرى جاءت من مختلف الموانئ اليونانية .

وعند مضيق « أرتيميسيوم » أحد مضائق الأرخبيل اليوناني وقفت بعض قطع هذا الأسطول تصوب ضرباتها نحو أسطول الفرس مركبا بعد مركب ، حتى استطاعت أن تفرق بعض سفن الأعداء الواحدة تلو الأخرى .

وكان البحارة الفرس أغلبهم من الأرقاء والعبيد ، مكجلة أقدامهم بالأغلال منحنية ظهورهم تحت سياط رؤسائهم ، مكدسة أجسامهم في جوف المراكب .

ولما كان عدد غير قليل من الجنود الذين كانوا يحاربون في صفوف الفرس من أصل يوناني ، أو لهم عند اليونانيين أهل وعشيرة فقد فطن ملك الفرس للأمر ، وقطعا لدابر كل خيانة بين رجاله أمر بأن يكون في كل مركب ثلاثون جنديا فارسيا صميا على الأقل ، وبذلك أمن ألا ينقلب بعض جنوده ضمه ويخاز إلى عدوه .

وكانت أساطيل إسبارطة وأثينا المتحالفة تحت قيادة الجنرال الاسبرطي « أوربياد » (Euribiade) ، ولو أنه كان قائدا بريا أكثر منه قائدا بحريا ولكن صيته الذائع كجندى بارع رشحه لهذا المنصب العالي . وكان الاسبرطيون يتخذون من وجود قائد من مدينتهم على رأس الأسطول فخرا لهم ولو أنهم لم يشتركوا في تزويد قطع الأسطول إلا بنسبة الثلث ، أما الثلثان الباقيان فكان لأهل أثينا الذين وقف على رأسهم تيمستوكلس .

شهد ملك الفرس القتال ، كما لو كان يشهد رواية تمثيلية فضرب خيامه على قمة الجبل وترجع على عرش من ذهب وفرشت البسط تحت أقدامه ونثرت الورود والرياحين ورفعت الأعلام والبيارق ووقف من حوله ١٠,٠٠٠ من رجاله شاهري الأسلحة المذهبة والمفضضة ، جاءوا ليصفقوا لانتصار ملكهم ويدعوا له بدوام العز والسؤدد فكانوا شهود الهزيمة وشهود العار .

ومن شدة غضب ملك الفرس أن رأى سفينة من سفنه جنحت عند سفح الجبل الذى كان يشهد منه المعركة فأمر بإعدام جميع من كان عليها من قواد ومن جند فذبجوا كلهم لساعتهم .

وقد وقعت المعركة فى مضيق لا يزيد اتساعه على ٢,٠٠٠ متر ، انقضض فيها ١٢٠,٠٠٠ بحار فارسى على اليونانيين واستحالت الموقعة إلى ملحمة قتل فيها اليونانيون الفرس بمجاديف المراكب ، وقد فقد الفرس فى هذه الواقعة ٤٠٠ سفينة من الـ ٨٠٠ سفينة التى اشتركت فى القتال ذلك إلى الـ ٤٠٠ سفينة التى عصفت بها الرياح قبل وقوع المعركة .

ولم تشهد الملكة أرتيخيز الهزيمة حتى آخر فصل من فصولها إذ عهد الملك إليها أن تصحب الأمير ارتكسرسيس ولّى عهد بلاده إلى فارس على أن يلحق بهما بعد أيام . ولما رأى اكركسيسين يعنى رأسه هزيمة أسطوله فر إلى آسيا .

أمضت صفوة جنود الفرس فصل الشتاء فى بلاد اليونان تحت إمرة ماردونيوس ، ولكن اليونانيين كانوا قد تشجعوا واجتمع ١٢٠,٠٠٠ منهم وقضوا على الفرس عند بلاتيه فى سنة ٤٧٩ ق.م بينما هب يونانيو آسيا على بكره أبيهم وركبوا سفنهم وهزموا الفرس فى معركة ميكال .

وقد خلد الشاعر اليونانى «أشيل» هذه المعركة فى مؤلفه «الفرس» كما خلدها الرسام كورمون (Cormon) فى لوحته المشهورة التى أسماها «متصرفو سلامين» (Les Vainqueurs de Salamine) وقد عرضت فى متحف لكسمبورج ونالت مدالية الشرف فى معرض سنة ١٨٨٧ .

وتعتبر معركة جزيرة سلامين معركة فاصلة بين الفرس واليونانيين ، إذ زال على أثرها شبح الفرس وخطرهم على القارة الأوروبية ، ودالت امبراطوريتهم الشاسعة التى بسطت سلطانها على قارات ثلاث : القارة الآسيوية والقارة الأوروبية والقارة الإفريقية . ومات الامبراطور اكركسيس بعد هزيمته بنحو عشر سنة .

(سنة ٤٦٥ قبل الميلاد) وما كاد يكتمل على موته قرن وربع قرن حتى قتل الملك دارا الثالث في سنة ٣٣٠ قبل الميلاد بعد أن هزمه الاسكندر الأكبر في موقعة إيسوس (Issus) وبموته دالت نهائيا امبراطورية الفرس وأمنت أوروبا بذلك خطر غزو الفرس أراضيها .

أما بالنسبة إلى بلاد اليونان فقد أخرجت معركة جزيرة سلامين التنافس بين إسبارطة وأثينا وعرفت البلاد اليونانية الوحدة والتضافر ضد العدو المشترك ، وما أن وضعت الحرب أوزارها حتى تزعمت أثينا المقاطعات اليونانية قاطبة وعقدت مع إسبارطة صلحا لمدة ثلاثين سنة ولكنه لم يدم سوى خمس عشرة سنة إذ نشبت حروب البلويونيز (المورة) التي انقسمت فيها البلاد على نفسها ، حتى ارتقى فيليب الثاني عرش مقدونيا ثم خلفه فيه ابنه الاسكندر في سنة ٣٣٦ قبل الميلاد وبلغت في عهدهما البلاد اليونانية أوج مجدها .

ثورة مصرية :

وفي أيام ارتكز ريس (Artaxerxès) خليفة دارا ثار المصريون على الفرس من جديد بمساعدة ملك لوبيا إيناروس (Inaros) وأسطول إغريق أمدهم به جمهورية أثينا مكون من مائتي مراكب وخمسين ألف جندي مدجج بالسلاح ، غير أن ملك فارس أنفذ إليهم وإلى الشام ميغايز (Megabyze) على رأس ثلثة سفينة و ٣٠٠ ألف جندي أخرجوا الثورة في سنة ٤٥٧ بعد قتال طويل اضطر فيه إلى تغيير مجرى النيل فمالت المراكب الإغريقية وانقلبت على جانبها فانقض عليها الفرس واستولوا عليها .

هيروودوت في مصر ووصفه طريقة صنع السفن المصرية :

وفيا بين سنتي ٤٤٨ و ٤٤٥ قبل الميلاد زار هيروودوت أبو التاريخ القطر المصري وأقام به حوالي ثلاثة أشهر ونصف من أغسطس الى نوفمبر على

الأرجح ، وقد كتب هيرودوت يصف السفن المصرية في ذلك العهد وطريقة إنشائها فقال :

” تصنع سفنهم التي تحمل البضائع من شجر اللبخ وهو قريب الشبه في شكله بالبشنيين القورينائي ، وهو ينضج الصمغ ، وبعد أن يقطعوا الأخشاب من هذا اللبخ ألواحاً ، طول الواحد منها ذراعان يصففونه كما يصففون اللبن ويصنعون منه السفينة على الوجه الآتي : يعشقون الألواح التي طول الواحد منها ذراعان حول أوتاد طويلة متلاصقة ، وبعد أن يبنوا هيكل السفينة على هذا النحو يمتدون عوارض على أعاليها ، وهم لا يستخدمون الضلوع بل يستدون الفواصل الداخلية بالبردى . ويصنعون دفة واحدة توضع في قوار السفينة ، ويتخذون الدقل (الصارى) من اللبخ والشراع من البردى ، ولا تستطيع هذه السفينة أن تسير ضد التيار إذا لم تواتها رياح شديدة بل تُجَرَّ حينئذ من الشاطئ . وهى تسير مع التيار على النحو الآتي : يوجد إطار مصنوع من الأثل وقد حشى بقصب مجدول وحجر مخروم زنته طالنطان^(١) تقريباً ، يطلق السفان الإطار وقد ربط بجبل ليطفو أمام السفينة ويلقى بالمحسر وراءها وقد ربط بجبل آخر ، ويدفع التيار الإطار فيتحرك بسرعة ويجرّ ” الباريس “ (وهو اسم السفينة) . أما الحجر فيجرّ وراءها ، إذ أنه في قعر البحر فهو يضبط سير السفينة في طريقها ، وعندهم من هذه السفن أعداد غفيرة ويحمل بعضها آلاف عديدة من الطالنطات^(٢) .

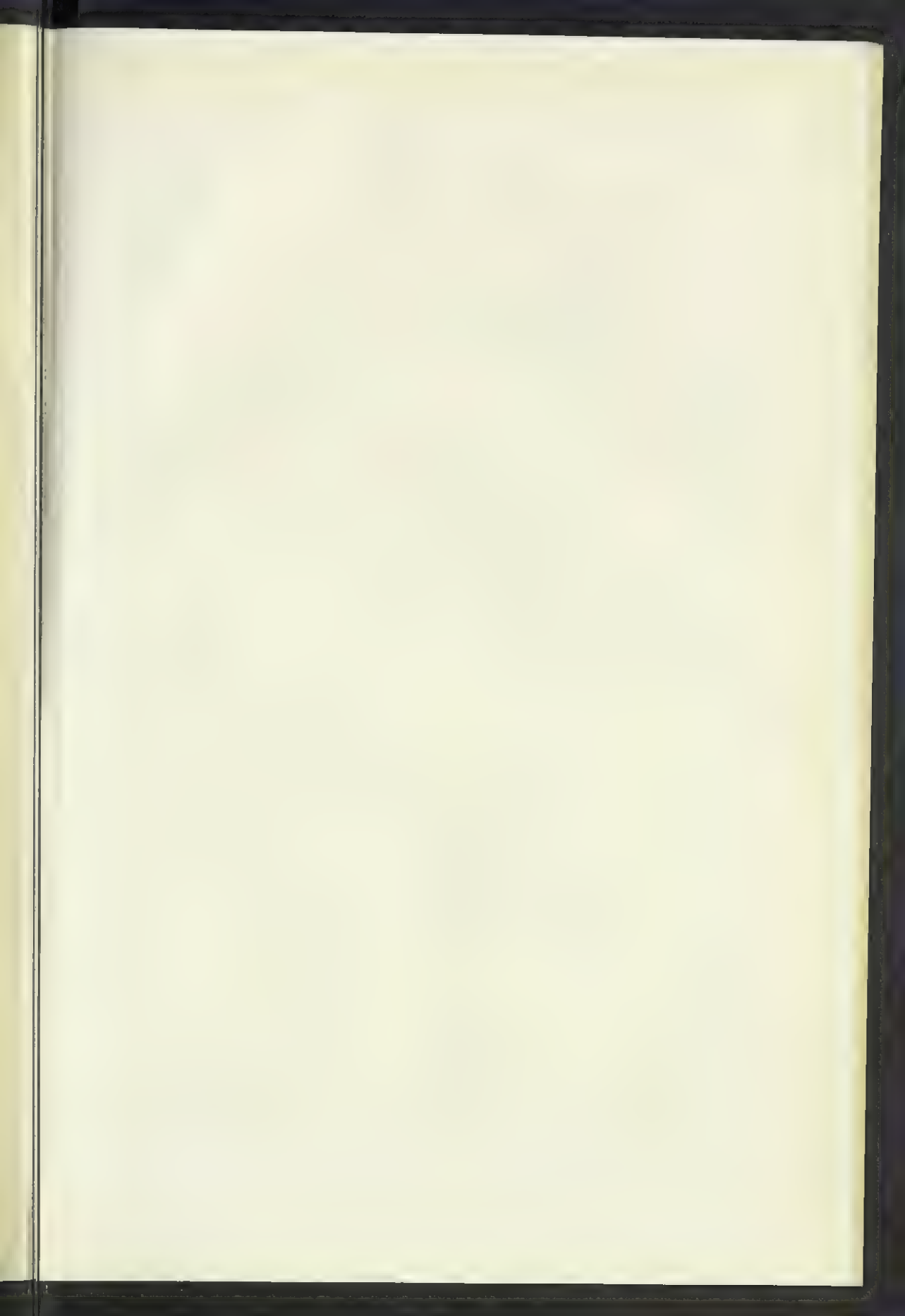
وكثيراً ما نجد طريقة صنع السفن التي ذكرها هيرودوت في المراكب القديمة التي عثر عليها علماء الآثار في مقابر الفراعنة ، منها على سبيل المثال مراكب مصنوعة من الخشب طول الواحد عشرة أمتار كشف عنهما في مقبرة أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة الذين تولوا الملك من سنة ٢٠٠٠ الى ١٧٨٨ قبل الميلاد ، وقد وجد

(١) الطالنط (Talent) زنة يونانية قديمة تعادل ستة وعشرين كيلوجراماً .

(٢) وهيب كامل : ” هيرودوت في مصر “ ص ٨٦ فقرة ٩٦ .



٧ - رجال مصر يركبون سفينة في مصر



هذان المركبان في جهة دهشور بالقرب من هرم شيدته هناك أحد الفراعنة ووريا التراب معه ، حتى يبحر فرعون عليها الى الآخرة ، والمركبان معروضان في متحف الآثار بالقاهرة .

جلاء الفرس عن مصر :

وفي سنة ٣٩٨ ثارت مصر من جديد في وجه الغاصب الفارسي وتحزرت من نيره بزعامه أحد قواد جيشها اسمه نيفاورود (Naifaouroud) استوى على عرش الملك وتسمى باسم نيفيريتس (Néphéritès) .

وقد نعمت البلاد بالحرية فترة من الزمن الى أن تولى العرش نختمبوف الأول (Nakhtenbof Ier) فنهضت في عصره من رقادها وقاومت هجوما شنه الفرس عليها برآ وبحرا في سنة ٣٧٤ ولكنها كانت نهضة أشبه بصحوة الموت إذ أنه في أيام نختمبوف الثاني تمكن الفرس في سنة ٣٤٠ من دخول مصر مرة أخرى بعد غياب امتد خمسة وستين عاما فقبضوا على زمام الحكم الى أن قدم الاسكندر في سنة ٣٣٢ وأجلاهم عنها .

المراجع الخاصة بالفصل الثاني

باللغة العربية :

• وهيب كامل (هيرودوت في مصر) .

باللغة الفرنسية :

CHAMPOLLION-FIGEAC : Egypte Ancienne.

DURUY (VICTOR) : Histoire des Grecs depuis les temps les plus reculés jusqu'à la réduction de la Grèce en province romaine.

ESCHYLE : Les Perses (traduction Pierron).

GLOTZ (GUSTAVE) : Histoire ancienne (t. II).

HALE : Les grands combats sur mer.

HERODOTE : Histoires.

LA GRAVIÈRE (JURIEN) : La Marine des Anciens.

LE BAS (PHILIPPE) : Histoire Ancienne depuis l'origine des empires jusqu'à l'établissement de la domination romaine.

LOLLING : Le détroit de Salamine.

MASPERO (GASTON) : Histoire Ancienne des Peuples de l'Orient.

PLUTARQUE : Les Vies des hommes illustres.

RADOS (C. N.) : La bataille de Salamine.

STRABON : Géographie.

TEXIER (CHARLES) : Asie Mineure.

THUCYDIDE : Histoire de la Guerre du Péloponèse.

باللغة الإنجليزية :

BRESTEAD (JAMES HENRY) : A History of Egypt.

FLINDERS PETRIE (W. M.) : A History of Egypt.

الفصل الثالث

فتح الاسكندر وعصر البطالسة *

(٣٣٢ - ٣١ قبل الميلاد)

البطالسة وعنايتهم بالأسطول :

في سنة ٣٣٢ قبل الميلاد فتحت مصر أبوابها لاسكندر الأكبر ذى القرنين. مستجيرة به من ظلم الفرس وبطشهم ، فأقالها القائد المقدوني من عثرتها ورفع عنها عبء الاسترقاق ونير الظلم ، وولى الفرس أديبارهم عند مقدمه ، ففتروا من البلاد وطارد الاسكندر فلولهم متجاوزا بلادهم حتى وصل الى الهند .

على أن ألمع درة في تاج الاسكندر تأسيسه مدينة الاسكندرية التي بلغت عظمتها شأوا كبيرا واتخذها البطالسة من بعده عاصمة للديار المصرية ، ذلك أنه لما رأى الاسكندر أن قرية راقوتيس (راقوده) ذات موقع بحرى موافق لميناء جيد بين شاطئ البحر الأبيض المتوسط وبين جزيرة مجاورة له تدعى جزيرة فاروس أنشأ عندها حاضرة جديدة سماها باسمه " الاسكندرية " ثم أمر بدم المياه التي بينها وبين الجزيرة المذكورة فانجلى عن ذلك مرسيان جميلان .

ولما توفى الاسكندر في مدينة بابل (Babylone) في ١٣ يونيه سنة ٢٢٣ خلفه أخوه لأبيه فيليب أر يديه (Philippe Arrhidée) إلا أن فيليب كان ضعيف الرأى والإرادة فاتهم بعض قواد الاسكندرية هذه الفرصة المواتية وتنازعوا إرث الاسكندر واقتسموا امبراطوريته فاخص أحدهم برديكاس (Perdiccas) بإدارة شؤون الدولة العامة واقتطع بطليموس لنفسه - وكان من أبرز قواد الاسكندر - ولاية مصر التي نصب نفسه حاكما عليها .

وقبل نهاية سنة ٣٢٣ وصل بطليموس الى مصر وتسلم زمام الحكم فيها وهو في الرابعة والأربعين من عمره وأسس فيها دولة البطالسة التي امتد حكمها لغاية سنة ٣٠ قبل الميلاد .

وفي عهده صارت لمصر السيادة البحرية في البحر الأبيض المتوسط إذ غزا بطليموس فينيقية وجزءا من سوريا ودخل بيت المقدس حين استيلاء أسطوله على قبرس وتوغله بين جزر الأرخبيل اليوناني .

وقد احتل الأسطول مكان الصدارة بين قوات البطالسة الحربية ولعب دورا هاما في زمن بطليموس الأول سوتر (Ptolémée Ier Soter) و بطليموس الثاني فيلادلفوس (Ptolémée II Philadelphie) و بطليموس الثالث ايوارجيتيس (Ptolémée III Evergète) و بطليموس الرابع فيلوباتور (Ptolémée IV Philopator) وهذه العهود هي التي بلغت فيها دولة البطالسة أوج عظمتها وأقصى اتساعها ، فان سياسة البطالسة الأوائل ، وما ترتب عليها من النشاط البحري في شرق البحر الأبيض المتوسط ، حيث اتخذوا جزيرة قبرس قاعدة لهم وفي بحر إيجة بمساعدة عصبة الجزر وحلفائهم الاغريق تطلبت استخدام أسطول كبير يستطيع أن يضمن لهم السيادة البحرية ، وقد فطن البطالسة الأربعة الأوائل الى ذلك فوجهوا عنايتهم الى إنشاء أسطول كبير بلغ أقصى قوته في عهدهم^(١) .

فقد جاء في مقدمة الاحصاء الذي قام به أبيانوس (Appien) لتحديد القوة البحرية المصرية في عهد بطليموس الأول سوتر أنه كان لمصر يومئذ خمسمائة سفينة كبيرة وألفا سفينة صغيرة وثمانمائة نقالة للترهة والأفراح .

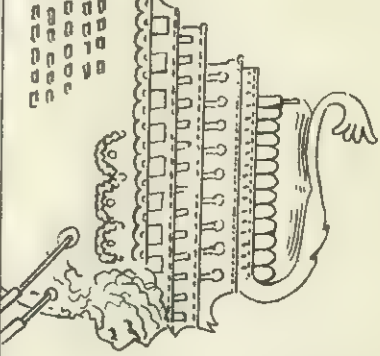
وذ كر المؤرخ الاسكندري كاليكسينوس (Callixène) أن معدل قوة بطليموس الثاني فيلادلفوس البحرية بلغ ٣٣٦ سفينة حربية^(٢) ، وجاء على لسان أبيانوس (Appien) أن عدد سفن النقل في الأسطول بلغ الألفين^(٣) .

(١) ليسكيه : "النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة" ص ٢٥٥ .

(٢) كاليكسينوس : فقرة ٢٠٣ . (٣) أبيانوس : فقرة ١٠ .



السفينة الكبيرة التي بناها بطليموس الرابع فوط بائورد



2
9
0
1

وقد ضمن كالسينوس أحد مؤلفاته وصفا عجيبا لسفينة بنيت في عهد بطليموس الرابع فيلوتا تور فقال : ” إن طولها ٢٨٠ ذراعا وعرضها ٣٠ ذراعا وارتفاعها من القاعدة ٥٣ ذراعا . وكانت مزودة بأربع دفات ، كل منها طولها ٣٠ ذراعا والمجاديف طولها ٣٨ ذراعا وأقبضتها من الرصاص ، وكان لها مقدمان ومؤخران ونحو من سبعة مناكير ، وكانت تحمل أربعة آلاف رجل ونحو من ٣٠٠٠ بحرى فضلا عن عدد كبير تحت سطحها ، وبها مخازن ومهمات ^(١) .

ولم تكن تلك السفينة البطليموسية الغربية وحيدة في نوعها من ناحية عظمة حجمها بل لقد بنى البطالسة سفنا أخرى تفوق مناسيبها أطوال سابقتها . فقد ذكر كاليسينوس سفينة معروفة باسم (Thalamège) أى السفينة الفانحة المجهزة بغرف النوم ^(٢) ، بلغ طولها ٣٠٠ قدم وعرضها ٣٠ ذراعا وارتفاعها ٤٠ ذراعا ، وكانت لها مصاعد من الرخام ومنتزهات مما جعلها أنخم سفينة بنيت في ذلك العهد .

ومما يدل على دقة صنع السفن المصرية في عهد البطالسة ما جاء على لسان بلين (Plinie) أحد مشهورى كتاب الرومان في سنة ٤٠ قبل الميلاد إذ وصف سفينة مصرية حملتها ١٤٠٠ طن أنشئت خصيصا لنقل مسلة من مصر الى روما فقال : ” إنها أعجب سفينة شوهدت على سطح البحار ” .

ومن وسائل الدفاع عن السواحل التي انفردت بها مصر في عهد البطالسة تجهيز خاص كان مقاما شرق الميناء الشرقى (جهة السلسلة الآن) ومكونا من عدد عديد من المرايا — لعلها نوع من العدسات — تتلقى أشعة الشمس وتسلطها. أضعاها مضاعفة على المراكب المغيرة على الثغر فتضرم النار في أشرعتها وصواريخها فتتزل بها الدمار والفتك وتجهز عليها قبل وصولها الى الساحل وقبل تمكنها من شق إغارتها عليه .

(١) كاليسينوس : أثينا ص ٣٧ .

(٢) وقد اشتهر المصريون ببناء هذا النوع من السفن حتى نسبوا اليهم فعرفت باسم :

“Les Thalamèges Egyptiennes” .

ومن مخلفات عهد البطالسة التي تزين متحف الآثار بالقاهرة "سفينة الشمس" من الميناء الزرقاء بلغ ارتفاعها ٢٨ سنتيمترا وعرضها عشرون ، وكذلك حمالة مجوفة كان يوضع فيها سراج وبعض هذه السرج على هيئة السفن .

ويبدو أن بحارة أسطول البطالسة كانوا يجندون وفقا للنظم المتبعة في أنحاء العالم القديم كافة ، فقد كان بحارة الأساطيل القديمة عامة يتألفون من أدنى طبقات الشعب وكانوا يتألفون في مصر خاصة من المصريين الذي وضعهم البطالسة في أسفل الدرك ، غير أنه يجب التمييز بين عنصرين من رجال الأسطول هما : المجدفون والمحاربون . فكان الأولون يجندون من طبقة الزراع والعمال المصريين والمسجونين . وهناك قرار صدر في سنة ١٩٦ قبل الميلاد مسجلة نصوصه على جوانب حجر رشيد المشهور يتضمن إعفاء زراع وعمال المعابد من الخدمة في الأسطول مما يدل على أنه قبل حكم بطليموس الثالث ، كان زراع المعابد وعمالها المصريون ينتظمون في سلك البحرية وكذلك كان يشترك المسجونون معهم في ذلك .^(٢)

أما جنود الأسطول فيرى بعض المؤرخين أنهم كانوا يؤخذون أيضا من المصريين ولكن من طبقه ممتازة هي طبقة المحاربين . وقد ذكر المؤرخ بوزانياس (Pausanias) عند الكلام على حرب خرمونيدس أن أمير البحر باتروكلوس رفض إنزال رجاله لمساعدة الحلفاء محتجا بأنهم مصريون ولا يستطيعون مجابهة المقدونيين في البر ، وعلى ذلك استنتج أن أولئك الجنود البحريين كانوا من طبقة المحاربين المصريين الذين تألفت منهم في عهد بطليموس السادس (فيلوميتور) حاميات النيل ، وأن مهمتهم في الأسطول كانت مقصورة حتى عهد بطليموس الرابع (فيلوباتور) على القتال على ظهر السفن الحربية في الوقت الذي كان فيه المصريون من غير هذه الطبقة الممتازة والمسجونون يؤلفون عنصر المجدفين .^(٣)

(١) ليسكيه : "النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة" ص ٢٥٥ .

(٢) بيقان : "تاريخ مصر تحت حكم أسرة البطالسة" فقرة ٢٦٤ ، وبيترى : "القوش البردية"

ج ١ فقرة ٣ وج ٢ فقرة ٤٣ .

(٣) ليسكيه : "النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة" ص ٢٥٦ و ٢٥٧ و ٢٥٨ .

على أنه لو سلمنا بأن جانباً من المحاربين في أسطول البطالسة كانوا مصريين فلا يمكن القول بأن كل الجنود البحريين كانوا مصريين لأن الجانب الأكبر من جنود البطالسة كانوا من الإغريق (على الأقل حتى عهد بطليموس الرابع فيلوباتور) في حين كان العنصر المصرى فيهم أقلية .

أما جنود الأسطول النهري وكذلك جميع مجدفى الأسطول البحرى فكانوا من الزراع والعمال المصريين والمسجونين .

وإذا كان من المسلم به أن جانباً من المحاربين المصريين كان يخدم في الجيش البرى وجانباً آخر كان يخدم في الأسطول ، دون تمييز بين الفريقين ، فالراجح أن ذلك كان يشمل أيضاً الجنود المقدونيين والإغريق من المشاة ، مما دعا البعض الى القول خطأ بأن جنود البحر عند البطالسة لم يتألفوا من المحاربين المصريين .

وإذا صح أنه كان بين الجنود البطالسة البحريين رجال مقدونيون وإغريق فلا بد أن عدداً كبيراً منهم كان يمنح إقطاعات زراعية كما كان يقطع المصريون ، إذ ثبت أنهم منحوا في القرن الثالث إقطاعات زراعية مساحة كل منها خمس أرورات (Aroura) . وقد بقيت فئة أصحاب الأرورات الخمس حتى آخر القرن الثاني^(١) .

أما عن عدد رجال الأسطول بنوعهم وتشكيلاتهم فقد كانت سفن الأسطول في عهد البطالسة تنقسم وحدات كل وحدة منها تحت إمرة قائد بحرى ، يدل على ذلك أنه عقب موقعة غزوة سنة ٣١٢ وضع بطليموس الأول أسرى الحرب في الوحدات البحرية^(٢) (Nauarchiai) ومن المحتمل أن كلمة «وحدة بحرية» كانت تنطوى على معنيين هما : مهمة القائد البحرى ، ومجموعة السفن التى تحت إمرته . ولا بد أن عدد الوحدات البحرية كان يختلف تبعاً للجهود بل وفقاً للظروف المختلفة ، وكان مجال هذا الأسطول الجزء الشرقى من البحر الأبيض المتوسط على

(١) الأرورة وحدة مقياس كانت مستعملة عند قدماء الإغريق وتوازى ٢٥٠٠ قدم يونانى مربع أى ما يعادل ١٨٠٠ متر مربع . ليسيكيه : «النظم العسكرية المصرية تحت حكم البطالسة» ص ٢٥٩ .
(٢) ديودور الصقلى : «المكتبة التاريخية» ج ١٩ ، فقرة ٨٥ ، ص ٤ .

وجه خاص ، وكانت لهذه الوحدات قواعد بحرية ، أهمها الاسكندرية وسلاميس
بجزيرة قبرس وجزيرة ثيرا (Thyra) فضلا عن ساموس أو كوس التي امتد إليهما
نفوذ البطالسة في وقت من الأوقات .

وإلى جانب الأسطول البحري كان للبطالسة أسطول نهري مهمته المحافظة
على الأمن العام ، وكان يطلق على سفنه إسم سفن الشرطة (Phylakides) .
وكان على رأس كل سفينة من سفن الأسطول ضابط (Trierarchos) معه
أحد المساعدين (Hypotrierarchos) ، كما كان على رأس كل وحدة بحرية قائد
(Nauarchos) ، يظهر أنه كان إلى جانب مهامه البحرية يتولى حكم المنطقة التي
كانت توجد بها قاعدة وحدته ، وأخيرا كان الملك هو القائد الأعلى للقوة البحرية^(١) .

حاجة البطالسة إلى أسطول قوى :

كانت أعز أمانى بطليموس الأول وخلفائه المحافظة على استقلال مصر
سياسيا واقتصاديا . وكان تحقيق هذا الهدف يتطلب السيطرة على العالم الإغريقي
في حلبة السياسة وفي مضمار الاقتصاد ، وكانت الوسيلة المثلى لذلك هي السيادة على
بحر إيجه والسيطرة على الطرق التجارية في العالم القديم .

وكانت السيادة على ذلك البحر لا تعنى السيادة على منطقة مائية فحسب ،
بل تعنى السيطرة التامة على الجزر العديدة المتناثرة في هذا البحر ، على أن سيطرة
مصر على تلك الجزر كانت لا تكسبها إلا سيطرة جزئية على بحر إيجه لا تستكمل
إلا بفرض مصر حمايتها على شواطئ آسيا الصغرى الجنوبية والغربية وبسط
نفوذها في الدردنيل وبحر مرمرة وشاطئ آسيا الجنوبي والاستيلاء على موانئ
فلسطين وفينيقية .

(١) إبراهيم نصحي : « تاريخ مصر في عهد البطالة » ج ١ ص ١٧٣ ، وسعد مرسي أحمد :

« الجيش والبحرية في عهد البطالة » ص ٢٤ .

بحرية البطالسة وفضلها في الكشف العلمية :

أوفد البطالسة سلسلة من البعث الكشفية لمعرفة الشواطئ والشعوب وموارد الثروة أولا في البحر الأحمر ثم في منطقة المحيط الهندي .

بدأ بطليموس الأول (سوتر) حركة الكشف في البحر الأحمر فأرسل فيلون أمير البحر في عهده فكشف جزيرة الزمرّد . وذهب تيموستينس أمير البحر في عهد بطليموس الثاني (فيلادلفوس) إلى إثيوبيا ، وأرسل هذا الملك حوالى سنة ٢٨٠ أريستون (Ariston) للتعرف على شواطئ بلاد العرب من شبه جزيرة سيناء حتى بوغاز باب المندب فزار شاطئ سيناء حتى أيلة النبطية (Nabathœi) ^(١) عند رأس خليج أيلة (خليج العقبة) ، ثم اتجه جنوبا ولاحظ أن النبطيين (Nabathéens) لم يتجاوز سلطانهم جنوبا نهاية الشاطئ الشرقى لخليج أيلة ، وأنه لا تقطن جنوب النبطيين إلا قبائل صغيرة . وقد كان أريستون أول ماغربي عرف القبيلة ثمود التي كانت تسكن الحجاز ، ووجد جنوبى ثمود إقليما أطلق عليه اسم «أرض الذهب» على ضفاف نهر دباى (Debai) وزار في جنوب بلاد العرب مملكة معين الواقعة شمالي ساحل العطور على البحر الأحمر وجال بمملكتي سبا وكاتابانيا (Katabania) اللتين ذكرهما أراتوسينس في وصفه ممالك بلاد العرب الجنوبية اعتمادا على رحلة أريستون وتقريره عنها .

وربما أرسل بطليموس الثاني عقب رحلة أريستون حملة ضدّ النبطيين الذين اشتبهوا في عصر البطالسة بأعمال السطو والقرصنة ، وقد زادت رحلة أريستون العلاقات التجارية بين أيلة وهيروبوليس (Heroopolis) ^(٢) توثيقا ونشاطا أدبيا إلى اعتداء

(١) شعب من الشعوب التي كانت تقطن جزيرة العرب وكان تنقل قبائله بين ساحل البحر الأحمر ونهر الفرات .

(٢) تقع عند نهاية خليج السويس وكانت تسمى عند قدماء المصريين بيثوم (Pithom) وهي اليوم «تل المسخوطة» عند الطرف الشمالى للبحيرات المرة .

النبطيين على مرابهم مما اضطر بطليموس الثاني (فيلادلفوس) إلى غزوهم في بلادهم لمعاقتهم على سوء أعمالهم ولحماية ملاحته التجارية من قرصنتهم فاستولى إذ ذاك على الشاطئ الشرقى للبحر الميت الذى كان فى قبضة النبطيين . وكثيرا ما ساءت العلاقات بين النبطيين والقبائل الصغيرة التى رابطت حولهم من ناحية وبين البطالسة من ناحية أخرى ، حتى أن بطليموس الثانى أقام فى سنة ٢٧٣ تحصينات لحماية هيروبوليس ، وقد انضم الأعراب الذين كانوا يعيشون شرقى الأردن فى سنة ٢١٨ إلى أنطيوخوس ضد بطليموس الرابع فيلوپاتور ، وإزاء عداء النبطيين أقام البطالسة فى أواخر أيامهم حراسا من الأعراب لحماية الحدود الشرقية ضد النبطيين . وربما كانت إعادة حفر القناة بين النيل والبحر الأحمر فى عهد بطليموس الثانى فيلادلفوس دليلا كافيا على نشاط الملاحة التجارية الشرقية فى البحر الأحمر إذ ذاك .

وكانت رحلة أريستون هذه قد أعدت فى الواقع لتهديد وتقوية علاقات مصر التجارية مع شمال بلاد العرب ، إذ أن العامل الاقتصادى كان فى أغلب الأحيان أهم الدوافع لما قام به بطليموس الثانى (فيلادلفوس) . وإذا كانت أشور وبابل وفارس قد حاولت فى أيام عزها الاستيلاء على " طريق البخور " (Les Echelles de l'Encens) المؤدى الى بلاد الصومال وجنوبى جزيرة العرب فقد كان طبيعيا أن يحاول بطليموس الثانى هو الآخر الاستيلاء على هذا الطريق الواقع جنوبى النبطيين ، فيحول بذلك جانبا من التجارة الشرقية الى مصر فيجنى من وراء ذلك فائدة كبيرة ويلحق — فى الوقت نفسه — أضرارا فادحة بأعدائه النبطيين . وقد كان من نتائج الحملة التى أرسلها بطليموس الثانى (فيلادلفوس) الى بلاد العرب عقب رحلة أريستون إنشاء علاقات فى الشمال الغربى من جزيرة العرب مع شعب كان يقيم على حافة " طريق البخور " فى المدينة التى تعرف الآن باسم " العُلا " ، والتى كانت تعرف باسم مصران (Musran) أو ددان (Dedan) وكانت مستعمرة لمعين وتابعة لها ، وكانت تجارة هذه المدينة تنقل برا وبحرا فكان لا بد

لها من ميناء يربح أن يكون إرجا (Erga) جنوبي مدخل وادي حمد . وقد كانت توجد بين العلا ومصر علاقات تجارية قديمة ، ويترتب على تقوية نفوذ مصر هناك إنشاء ثغر أمبلوني (Ampehone) على الشاطئ الشرقى للبحر الأحمر عقب إرسال هذه الحملة الى جزيرة العرب ، وكانت تجارة الهند وبلاد العرب الجنوبية تنقل الى مصر عن طريق هذا الثغر .

وعند ما تكاثفت عوامل مختلفة على تنشيط تجارة البطالسة في البحر الأحمر منذ منتصف القرن الثاني أهمل البطالسة ثغر أمبلوني ، وكان النبطيون وقتئذ قد امتد نفوذهم جنوبا ففضوا على أمييلوني وأنشأوا مكانها ثغر ليوكي كومي (Leuke-Komé) .

غير أن الطريق البحري لم يجذب إليه تجار الإغريق والعرب في بداية عهد البطالسة بسبب خطر الملاحة في البحر الأحمر ، فكان التجار يؤثرون الطريق البري "طريق البخور" على الرغم من تكاليفه الفادحة . فلا عجب ان استبدل بطليموس الثاني (فيلادفوس) سياسته الأولى العدائية نحو النبطيين سياسة سلمية ، واتفق مع المدن الفينيقية على نظام خاص بالتجارة الشرقية التي عاودت سيرتها الأولى عن طريقها القديم ، وقد نجح بطليموس الثاني (فيلادفوس) في تحويل جانب كبير من تلك التجارة الى مصر بفضل علاقاته الطيبة مع المعينيين ، كما أفلح في تحويل كل تجارة إفريقيا الى المراكز الجديدة التي أنشأها للتجارة والصيد على ساحل تلك القارة .

وقد أرسل بطليموس الثاني (فيلادفوس) سفيرا يدعى ديونسبوس الى أسوكا (Asoka) ملك الهند الذي بادله التمثيل السياسي وبعث إليه رسله الى الإسكندرية . وفي عهد بطليموس الثالث (إيوارجيتيس) كان ساتيروس أول من يمم شطر الشاطئ الإفريقي للبحر الأحمر باحثا وراء الأقاليم التي تسكنها القبيلة . وفي عهد بطليموس الرابع (فليوباتور) وصل المستكشفون الى أقصى نقطة في الجنوب وهي رأس نوتوس (Notos) أو غاردافوي (Gardafui) .

وإذا كانت تجارة مصر الشرقية قد أضمحلّت في عهد بطليموس الخامس (إبيفانوس) عند ما طرد السلوكيون المصريين من آسيا الصغرى وسوريا وتحكمت في طرق القوافل القادمة من شواطئ بلاد العرب الى سوريا بطريق البتراء فإن هذا الاضمحلال ظل مؤقتا لأن الجهود التي وجهها البطالسة الى سوريا وآسيا الصغرى تحوّلت في عهد بطليموس السابع الى الطريق الجنوبي ، فأخذت المراكب المصرية تجوب البحر الأحمر وتجاوزت بوغاز باب المندب ووصلت الى الإقليمين اللذين كانا ينتجان العطور وهما : حضرموت في جنوب جزيرة العرب ، وبلاد بونت على شاطئ الصومال ، وأخذ الكاشفون يوجهون نشاطهم نحو الجهات التي يريد التجار زيارتها ، وقد ترتب على ما أولاه بطليموس السابع من العناية لتنظيم وتأمين الطريق الجنوبي أن ازدادت باطراد مقادير البضائع الشرقية التي كانت تمر بمصر .

وفي عهد بطليموس السابع أبحر القائد هودوشيش القوزيق أو أبودوكسوس (Eudoxos) في رفقة بحار هندي الى بلاد الهند ، فطاف حول القارة الإفريقية مع بحارة من المصريين ووقف على ما في هذه الأقطار القاصية من غرائب ، وعند عودته صادرت الحكومة ما أحضره من العطور والأحجار الكريمة ، فكان أيودوكسوس أول من وصل الى الهند دون الاستعانة بالطرق البرية .

وقد ساعد على رواج ملاحه مصر التجارية الشرقية انهيار مملكة سبأ في عام ١١٥ قبل الميلاد وضعف مملكة السلوكيين في عهد أنطيوخوس الرابع وخلفائه وازدياد ضعفه في عهد بطليموس الثامن ، ومساعدة روما لمصر على حساب سوريا وفلسطين ، وكشف هيبالوس (Hippalos) طرق الاستفادة من الرياح الموسمية قبل الميلاد بحوالى مائة عام مما يسر اجتياز باب المندب ، بل الإبحار الى الهند مباشرة . ولئن كان هذا الكشف لم يستغل استغلالا كاملا إلا في العهد الروماني فقد استفاد منه البطالسة الأواخر إذ زارت مراكبهم موانئ جزيرة العرب الجنوبية ، وكشفت جزيرة سقُطرى وأبحرت أحيانا الى الهند .

والواقع أنه إزاء نقص موارد مصر وازدياد مطالب روما من منتجات بلاد العرب والهند في أواخر القرن الثاني اكتسبت الملاحة التجارية الشرقية في نظر البطالسة أهمية لا عهد لهم بها من قبل ، وليس أدل على ذلك من إنشاء منصب جديد في أواخر القرن الثاني وبداية القرن الأول قبل الميلاد هو منصب " قائد البحر الأحمر والبحر الهندي " . وقد جمع في بداية الأمر بين هذا المنصب ومنصب قائد مديرية قفط (Coptos) شخص واحد ، أما منذ عام ٧٨ قبل الميلاد فإن قائد منطقة طيبة هو الذي كان يشغل هذا المنصب فوق منصبه الأصلي مما يدل على اهتمام البطالسة بتأمين البحار الشرقية ، وبإنشاء أسطول خاص لحماية تجارتهم فيها ، وبالعامل على دوام العلاقات المنتظمة بين مصر والهند حتى اكتسب البحر الأحمر والمحيط الهندي أهمية غير مألوفة لها من قبل .

ومما لاشك فيه أن التجارة الشرقية والكشوف قد تقدمت باطراد في عهد البطالسة فأصبح لمصر نفوذ كبير في الشرق ، حتى أن كليوباترا السابعة اقترحت على أنطونيوس بعد هزيمتها في موقعة أكسيوم أن يهجرا البحر الأبيض ويحكما البحار الهندية . ولا ريب في أنها كانت جادة في اقتراحها ولممة بأحوال تلك الأصقاع الشرقية التي درسها الكاشفون ونشروا أخبارها ، فقد كان يدفعهم حب المعرفة إلى كشفهم والحاجة إلى وصف الأقاليم المأهولة بالسكان والميل الفلسفي إلى دراسة حياة الشعوب المتبربرة التي كانت أكثر بداوة وسعادة من غيرها . والرغبة في فتح طرق جديدة نحو الشرق تقضى على احتكار الأعراب ، والشغف بإحياء التقاليد القديمة التي وضع أسسها حثشبسوت والإسكندر ، فقد حدا كل هذا بأولئك الرحالة إلى كشف سبل الهند .

وكان يعنى الكاشفون عند وصف الشواطئ بذكر المسافات وبيان طرق الوصول إلى الموانئ وتمييز الشعوب بعضهم من بعض ووصف نظم الحكم وعادات الأهلين ودرجة حضارتهم ومنتجات أرضهم من نبات وحيوان .

وقد كان أهم منافسى مصر فى هذه الفترة من الزمان أهل البتراء من أعظم المراكز التجارية فى آسيا، وكانت التجارة لا تأتى إليها بطريق القوافل فحسب ، بل بالبحر أيضا عن طريق أيلة . هذا وقد حال النبطيون دون وصول واردات مصر من ددان عن طريق ميناء أمبيلونى باستيلائهم على هذا الثغر وتسميته ليلوكى كوى وبيسط سلطانهم شمالا وجنوبا حتى بلغوا دمشق فى خلال عام ٨٥ .^(١)

تأسيس الموانئ المصرية على ساحل البحر الأحمر :

ويتمثل اهتمام البطالسة بالملاحة التجارية فى البحر الأحمر خاصة فى إنشاءهم الموانئ على الشاطئ الغربى لهذا البحر فى أكثر المواقع صلاحية لرسو السفن وللاتصال بالنيل ، فقد ساهرت حركة الكشف تأسيس المدن والمستودعات على الشاطئ الغربى للبحر الأحمر وإذا كان لم ينسب إلى بطليموس الثانى تأسيس ثغر برينيكى عند رأس خليج أيلة ، فإنه يرجع إليه فضل تأسيس سلسلة من المدن على شاطئ البحر الأحمر مثل أرسينوى (Arsinoé) السويس — على خليج هيروبوليس عند ما فتحت القناة التى تصل البحر الأحمر بالنيل ، وفيلوتيرا (Philotéra) سفاجة — وميوس هورموس أى ثغر القواقع (Myos Hormos) — عند رأس أبى شعر على مقربة من القصير — وبرنيس (Bérénice) فى مواجهة أسوان وعلى رأس الطريق القادم من قفط ، وبتوليميس الصيد (Epitheras) ، وعددا من مراكز صيد الفيلة . مثل سوتيراس لين (Soteiras Limen) وبتوليميس ثيرون (Ptolemais Theron) وغيرهما .

وأسس بطليموس الثالث عددا من المدن على شاطئ البحر الأحمر الجنوبى الغربى أطلق على ثلاثة منها اسم زوجته برينيكى ، ويعزى إلى بطليموس الرابع تأسيس مدينة تدعى أرسينوى بالقرب من بوغاز باب المندب ، فضلا عن

(١) ابراهيم نصحي : "تاريخ مصر فى عصر البطالسة" ج ٤٢ ص ٣٩٨ .

هيروبوليس عند الطرف الشمالى للبحيرات المتزة ، وليوكس ليمن (Leukos Limen) التى يرجح أنها تقوم على موقعها اليوم مدينة القصير ، وأدوليس (Adulis) جنوبى مصبوع ، ولكن لا يعرف من من البطالسة أسس هذه الثغور .

غير أنه نظرا لأن هذه الموانئ لم تكن طبيعية فقد كان الوصول إليها عسيرا ونفقات إعدادها وصيانتها باهظة ، هذا إلى أن الملاحة فى البحر الأحمر كانت شاقة ومحفوفة بالمخاطر بسبب شدة الحز وكثرة الشعب المرجانية فى هذا البحر والرياح المناوئة التى تصادف دائما المراكب المتجهة شمالا . ولما كانت شواطئ هذا البحر واطئة والرياح التى تهب عليها عاصفة فإن موانئها عرضة لرواسب رملية تستمد مداخلها . وقد كانت هذه الصعاب من الأسباب التى أدت إلى عدم رواج تجارة مصر الشرقية فى البحر الأحمر فى خلال القرن الثالث قبل الميلاد مما دعا بعض التجار إلى ابتياع منتجات الشرق من سوريا ، على أنه ليس معنى هذا أن التجارة الشرقية لم تسلك البحر الأحمر اطلاقا فى القرن الثالث أو أنها لم تصل إلى مصر إلا عن طريق سوريا حتى أمست تلك المنشآت الكثيرة على شاطئ البحر الأحمر فى حكم العدم . ولعل فى اهتمام بطليموس الثانى (فيلادفوس) بطريق القوافل التى كانت تربط وادى النيل بهذه الموانئ وإصلاحه القناة الموصلة بين النيل والبحر الأحمر ، وحملته ضد النبطيين ، وتوطيده العلاقات الطيبة مع المعينين مما يدل على أهمية البحر الأحمر والملاحة فيه فى نظر البطالسة^(١) .

عناية البطالسة بالطرق التى كانت تربط وادى النيل بالبحر الأحمر :

وقد عنى البطالسة تنشيطا للتجارة الشرقية الآتية عن طريق البحر الأحمر ، بالطرق التى تربط وادى النيل بالموانئ المصرية الواقعة على هذا البحر . فإن بطليموس الثانى (فيلادفوس) أعاد حفر القناة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر

(١) ابراهيم نصحي : "تاريخ مصر فى عصر البطالسة" ج ٢ ص ٤٠٣ .

الأحمر عن طريق وادى الطميلات مارة ببو بسطس^(١) وهيروبوليس^(٢) إلى منتهاها عند أرسينوى (السويس)^(٣) .

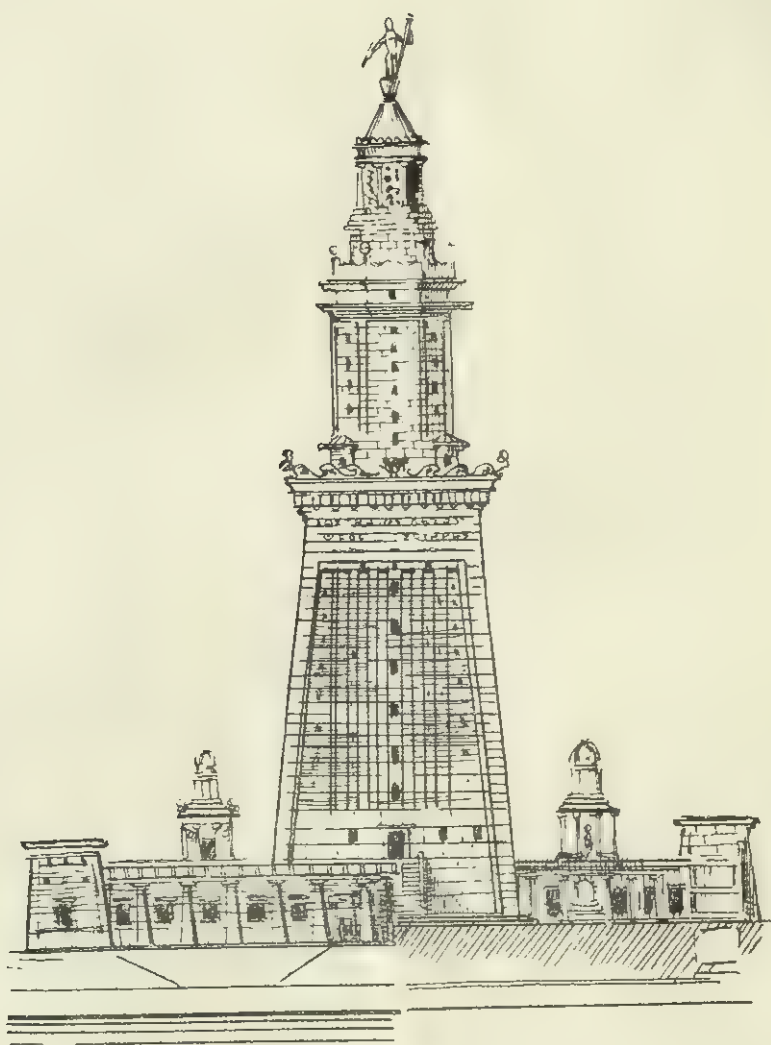
ولا شك أن الطرق الرئيسية بين النيل وموانئ البحر الأحمر كانت قائمة في عهد البطالسة وأغلبها كان يبدأ من قفط ، وبعضها كان ينتهى عند ليوكوس لين بعد مروره بوادى الحمامات ومناجم الذهب فى تل الفواخير ، وكانت ميوس هورموس تقع عند نهاية طريق آخر يأتى من قفط وكاينوبوليس (Caenopolis) ماراً بجبل السيق ، ولا ريب فى أنه كان يربط طريق يربط كاينوبوليس بفيلوتيرا وهما أقرب نقطتين بين النيل والبحر الأحمر . وكذلك كان يوجد طريق بين قفط وبرينكى وهو الذى تولى بطليموس الثانى (فلادلفوس) إصلاحه ، وطريق متفرع عند فالاكرون (Phalacron) على بعد ١٦٣ ميلاً رومانياً من قفط ويؤدى إلى كونترابولينوبوليس (Contrapollinopolis) وكان طريق الذهاب إلى برينكى يمر بمناجم الزمرد عند زوبانا (Zubana) وسكات (Sekat) التى لا يزال بها آثار معبد يرجع عهده إلى البطالسة . وقد نسج خلفاء بطليموس الثانى على منواله واقتفوا أثره فتعهدوا الطرق التى أنشأها أو أصلحها فحفروا الآبار وأنشأوا خزانات المياه على جانبيها .

وعلى ذلك فقد كانت التجارة الشرقية التى تجتاز البحر الأحمر تصل إلى الاسكندرية من طريقين : الأول فى السفن البحرية حتى نهاية البحر الأحمر عند هيروبوليس ، ثم فى المراكب النهرية إلى النيل مجتازة القناة التى تصل النيل بالبحر الأحمر ، والثانى بجرا إلى أحد الموانئ الجنوبية مثل برينكى أو ليوكوس لين

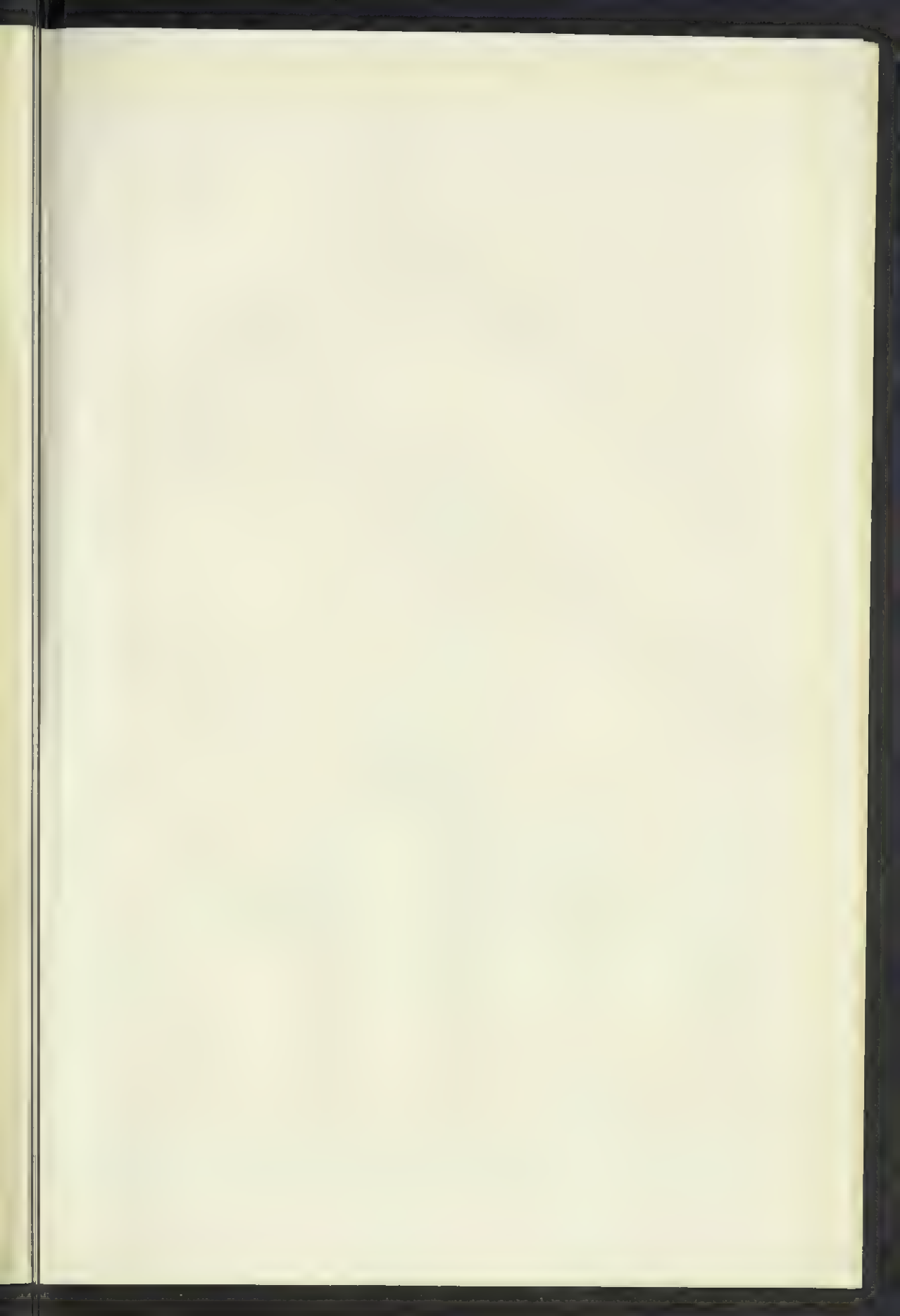
(١) (Bubastis) تل بسطة على مقربة من الزقازيق .

(٢) (Heroopolis) وتسمى أيضاً بيتوم (Pithom) وموقعها الآن تل المسخوطة عند الطرف الشمالى للبحيرات المرة .

(٣) (Arsinoé) عرف فيما بعد باسم كليوباتريس أرسينوى (Cléopâtris Arsinoé) ثم كليما ثم القزم ثم السويس .



٩ — منارة الاسكندرية التي بناها المهندس سوتراس في عهد بطليموس الثاني فيلادلفوس



أو ميوس هرموس أو فيلوتيرا ثم على ظهور الابل إلى قنط أو كاينو بوليس ، حيث كانت تشحن في المراكب النهرية وتنقل إلى الاسكندرية .

وقد ساعد على رواج التجارة بوجه عام في ذلك العصر ما صادفته الملاحة من التسهيلات غير المعروفة من قبل ، إذ أدرك الناس قيمة الفئارات عند ما شاهدت أبصارهم نور منارة الاسكندرية على بعد ستين كيلو مترا ، فعمّ على الأثر استعمال هذا الاختراع في الموانئ^(١) . ووضع تيموستينس الرودسي أمير البحر في عهد البطالسة كتاب " المعارف البحرية " سجل فيه لرئاسة السفن التجارية معلومات قيمة عن حالة الموانئ المختلفة ووصفها والمسافة بين كل منها . وقد ازدادت في ذلك العصر سرعة انتقال البضائع دون أن تزداد سرعة المراكب نفسها زيادة كبيرة ، وذلك لأن المراكب أصبحت تشق عرض البحار بدلا من أن تتلمس طريقها بمحاذاة الشاطئ كما أصبحت تقطع ليلا بعد ما اقتصر سيرها على النهار فحسب ، فأصبحت تقطع من ٨٠ إلى ١٣٥ عقدة في الأربع والعشرين ساعة بعد أن كانت لا تقطع إلا مسافة تتراوح بين ٦٥ و ٨٠ عقدة . وكانت السفن تقطع المسافة بين الاسكندرية وروودس في أربعة أيام ، وبين الاسكندرية وصقلية في ستة أيام أو سبعة إذا كانت الرياح مواتية . وتقدم فن بناء السفن تقدما كبيرا أدى إلى ازدياد حمولتها زيادة عظيمة فإن السفينة المعروفة باسم " سيراكوز " التي أنشأها مصنع أرخياس (Archias) الكورنثي للملك سيراكوز هيرون الثاني كانت تستطيع أن تحمل ٣٣٩٠٠ طن من البضائع وأن توفر للمسافرين كل وسائل الراحة من غرف متعددة وأبهاء نفحة ، وكان رجالها يتألفون من ٦٠٠ ملاح و ٣٠٠ جندي بحار ، وكانت مزودة بقلاع ومخازن للأسلحة لأجل الدفاع عن نفسها من أخطار القراصنة ، مما أدى إلى بلوغ

(١) بنى منارة الاسكندرية المهندس سوستراتس (Sostrate) في القرن الثاني قبل الميلاد في حكم بطليموس الثاني فيلادلفوس وكانت مقامة في جزيرة فاروس وبلغ ارتفاعها ١٣٥ مترا وتكاليف بنائها ٨٠٠ طالنت (أي ما يوازي ٣٣٤ و ١٧٣ من الفرنكات) وكانت توقد المشاعل في أعلاها لإرشاد السفن وقد تهدمت في سنة ١٣٠٣ بعد الميلاد .

حولتها ٥٠٠٠ طن . وكانت هذه السفينة الضخمة تنتقل بين سيراكوز والاسكندرية وبلاد الاغريق . غير أن التجربة سرعان ما بينت عيوب ضخامتها وصعوبة استخدامها فبادر هيرون الثانى إلى إهدائها إلى ملك مصر . ويدل إنشاء مركب بهذا الحجم على أن التجارة البحرية كانت تتبادلها موانئ كبيرة توافرت فيها جميع الاستعدادات البحرية اللازمة لاستقبال أمثال هذه المراكب ولعل الاسكندرية كانت نموذجا لهذه الموانئ بما فيها من الأحواض والأرصفة والمخازن .

ولم يُعن البطالسة بالملاحة البحرية فحسب ، بل اهتموا كذلك بالملاحة النهرية فقد كانت الأساطيل النهرية تشق عباب النيل ناقلة المسافرين والمتجات الزراعية والصناعية للبلاد حتى الشلالات ، فكان النهر يعج بالمراكب الصغيرة والكبيرة التى قد تزيد حولتها على ٣٠٠ طن ، وكانت هذه المراكب إما مراكب للأفراد أو للملك أو للملكة ، ومما يذكر عن شخص يدعى بايريس (Papiris) أنه كان يملك مراكب نيلية مجموعة حولتها ٢٥٠٠ طن ، وكان أصحاب مثل هذه المراكب يؤجرونها عادة للحكومة لاستخدامها فى نقل الضرائب النوعية وما يزيد على حاجة الأسواق المحلية إلى الاسكندرية^(١) .

الملاحة التجارية فى عصر البطالسة :

بلغت الملاحة التجارية فى ذلك العصر درجة عظيمة جدًا ولا سيما فى عهد بطليموس الثانى فيلادلفوس ، إذ سارت المراكب بين مصر والبلاد الواقعة على شواطئ البحر الأحمر حتى بلاد الصومال جنوبا ، وكانت السفن المصرية تقلع من السويس إلى عدن وبلاد العرب ، بل جاوزتها إلى بلاد الهند وإلى أقطار كثيرة على شواطئ القارة الافريقية . وكانت تحمل فى طريق عودتها إلى مصر حاصلات بلاد النوبة وبلاد السودان الشرقية .

(١) إبراهيم نصحي : " تاريخ مصر فى عصر البطالسة " ج ٢ ، ص ٤٠٥ .

أما التجارة بين مصر وبين المستعمرات الاغريقية المنتشرة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط فكانت في تقدم مستمر وتعود بالأرباح الوفيرة على الخزانة المصرية. ومن الأسباب المهمة في رواج التجارة المصرية في ذلك العصر كثرة عدد الاسرائيليين المقيمين بالاسكندرية وتمتعهم بهم وغيرهم من الماليين بامتيازات جعلتهم لا يرضون باستخدام أموالهم في التجارة بفضل استتباب الأمن بالبلاد ووجود جيش وأسطول حربي يحميان مصالح التاجر ويكفلان لأمواله السلامة وعدم الضياع .

وكانت أهم موانئ القطر المصري إذا ذاك الاسكندرية وبلوز وأرسينوى التي أسسها بطليموس الثاني (فيلادلفوس) على البحر الأحمر حيث امتدت إليها القناة التي أنشأها نبحاو ودارا بين فرع النيل الشرقى وسواحل البحر الأحمر .

موقعة سلاميس البحرية (سنة ٣٠٦ قبل الميلاد) :

ما كادت قدم بطليموس الأول تظأ أرض مصر حتى انقلب على زميله القديم برديكاس وأخذ ينفصل عن مقدونيا ويستقل بنفسه في وادي النيل ويضم إلى مملكته الجديدة ما تيسر له من الأراض المجاورة حتى ما كان منها تحت حكم مواطنيه اليونانيين ، فاستولى على برقة ^(١) — وكانت قديما ولاية يونانية — ودخلها بنفسه فاتحاً في أواخر سنة ٣٢٢ قبل الميلاد .

أثار هذا الغزو غضب برديكاس فجاء إلى مصر على رأس جيش جرار لإخضاع بطليموس ولكنه اغتيل تحت خيمته قبل أن يجتاز فرع النيل الشرقى ، وسنحت بذلك الفرصة لبطليموس لبسط سلطانه على أملاك برديكاس ولكنه آثر أن يبقى في مصر حاكماً بأمره ، فاجتمع القواد الآخرون واقتسموا بقايا الامبراطورية تاركين لبطليموس مصر ولوبياء .

(١) وكان اسمها سيرين أو قودين (Cyrène) ومنها قيرينقيا (Cyrénaïque) .

أما بطليموس فقد كان يطمع في الاستيلاء — فضلا عن مصر ولوبيا — على جزيرة قبرس وعلى سوريا وعلى فينيقية وعلى فلسطين وعلى بعض مواقع آسيا الصغرى حتى على بعض جزر الأرخبيل اليوناني ، وتنفيذا لسياسته هذه غزا سوريا فيما بين سنة ٣١٩ وسنة ٣١٨ ووضع يده على فلسطين ودخل بيت المقدس يوم سبت لأنه في مثل هذا اليوم كان ممنوعا على الإسرائيليين حمل السلاح ، فاضطروا إلى الإذعان والاستسلام .

ولما اتسع ملك بطليموس خاف أنتيجون (Antigone) حاكم فريجيّة^(١) (Phrygie) على ولايته ، وهجم في سنة ٣١٥ قبل الميلاد على سوريا وانتزعها من بطليموس الذي تراجع أمامه ، فبسط أنتيجون سلطانه إلى حدود غزة .

ولكن أسطول بطليموس كان لا يزال سيد البحار تحت إمرة قائده سيلوكوس (Séleucus) الذي كان قد أعد حملة كبيرة على قبرس حاصرت الجزيرة وأخضعها في سنة ٣٢٠ قبل الميلاد . ولما استتب له الأمر فيها اتخذ منها قاعدة بحرية ليهجم منها على عدوه أنتيجون وعلى موانيه السورية والفينيقية والفلسطينية .

وفي سنة ٣١٣ قبل الميلاد دخل بطليموس بنفسه جزيرة قبرس ومنها أعلن ضمها النهائي إلى ملكه ، وبينما هو يضم إلى ملكه الجزيرة كانت الثورة قد شبت في لوبيا ولكن سرعان ما أخضعها بطليموس وأعاد على رأسها حاكمها الأسبق .

ولكن بطليموس كان مصمما على استرجاع سوريا وفلسطين اللتين انتزعهما من يده عدوه أنتيجون ، فاتهز فرصة سفر أنتيجون منهما وتركه البلدين لابنه ديمتريوس (Démétrios) وهو لا يزال شابا في العقد الثاني من عمره فجهز حملة ضده

(١) وكانت مقاطعة يونانية تقع وسط آسيا الصغرى وتقالها اليوم مقاطعة كوتاهية وقره حصار ومن مدنها المهمة أنسير (Ancyre) — اليوم أنقرة — وإيكونيوم (Iconium) — اليوم قونية .

البلدين وسحق عدوه في فصل الربيع من سنة ٢١٢ قبل الميلاد في موقعة غزة المشهورة .
وأعاد بذلك سلطانه على فلسطين وفينيقية وسوريا . وقد مهد هذا النصر السبيل
أمام سيلوكوس قائد أسطول بطليموس لاحتلال بابل وإنشاء الامبراطورية
السلوكية — نسبة اليه — في آسيا .

ولم تنقض سنة حتى عاد أنتيجون وعادت معه ويلات الحرب وانتهى الأمر
بصلح عقد بين بطليموس وأنتيجون بمقتضاه تخلي حاكم مصر عن سوريا وفينيقية
واستقلت برقة ولم يستبق بطليموس لنفسه سوى جزيرة قبرس وولاية مصر .

ومنذ سنة ٣١١ قبل الميلاد أخذ أسطول بطليموس يخر عباب الجزء الشرقي
من البحر الأبيض المتوسط وينتزع بعض موانئ آسيا الصغرى وينزل جنودا
في بلاد اليونان (سنة ٣٠٨) وخاصة في كورنثا وفي جزر سيكلاد (Iles Cyclades)
في بحر إيجه ، حتى أخضع لوبيا واسترجعها .

ولكن تلك الامبراطورية الشاسعة وهذا الأسطول القوى كانا يقتربان شيئا
فشيئا من الانهيار ، فما كادت تحل سنة ٣٠٦ قبل الميلاد حتى جهز ديمتريوس
ابن أنتيجون أسطولا قويا قاده بنفسه الى قبرس .

وأمام ميناء سلاميس (Salamis) عاصمة قبرس قديما اشتبك أسطول ديمتريوس
المكون من ١٧٠ مركبا مع أسطول بطليموس المؤلف من ٣٤٠ مركبا ، وكان
النصر حليف اليونانيين الذين ثأروا لأنفسهم — من موقعة غزة — قبل أن تكتمل
على هزيمتهم ست سنوات . وقد وصف الأدميرال جوريان دي لاجرافير تلك
المعركة البحرية وصفا بليغا جاء فيه :

(١) وتسمى «هاى سرجى» (Hai-Sergui) وهى تقع على شاطئ جزيرة قبرس الشرقي ، وهذه
المعركة غير معركة جزيرة سلامين التى اشتبك فيها الفرس مع اليونانيين في ٢٠ سبتمبر سنة ٤٨٠ قبل الميلاد ،
كما أن موقع البلدين مختلف ، فهذه تقع في قبرس وتلك تقع في الأرخبيل اليوناني .

«أخذ ضباط المارتين في تصفيف سفنهم للقتال ، وأخذ الكهنة في المارتين يتضرعون الى المعبودات لنيل النصر ، وكان الجنود يؤمنون على دعواتهم بأصوات عالية ، فعند ذلك أدرك كل من ديمتريوس وبطليموس أن الحرب ستكون هائلة دموية ، وروى ديودور الصقلي أن كليهما كانا يخفقان بشدة . ولم يكن يفصل المارتين بعضهما عن بعض إلا مسافة قليلة تبلغ خمسمائة متر . وعلى هذا البعد كانت الأساطيل ينقض بعضها على بعض عادة ، ولما استعدت المارتان أمر ديمتريوس رئيس إشاراته برفع الترس المذهب فوق رأسه ، ولما رأى جنود المارة ذلك ضجوا وهللوا فرحا ، وأخذت الأبواق في سفن بطليموس تصفر للحرب ، وصرخت الأبطال تطلب التزال ، بحيث اهترت جوانب الكون الأربعة ولقد كانت الحرب في الشوانى في ذلك الوقت متشابهة ، ولم يعد في الامكان استعمال قرون السفن بالمهارة والرشاقة التي كان يستعملها بها أهل أثينا ، وسواء أكان المتحاربون هم من أمثال دوريا وبرباروس ، أو داندلو ، أو بتراني ، أو روجير دولوريا أو أمراء ساليين أو خلفاء اسكندر الأكبر فالحرب أحوالها واحدة اذ تبدأ أولا بالترشق بالنبال والسهم والأحجار أو بالمقذوفات بعد اختراع الآلات النارية ، ويعقب ذلك مباشرة تصادم أجسام الرجال والالتحام وتلامق السفن واستعمال الأسلحة البيضاء في مدة الاختلاط الدموي ، وكان المتقاتلون كمصارعين اشتدت بهم الحمية ، وظمئت نفوسهم الى شرب الدماء فلم يكونوا كبحارة اليوم يجتهدون في استعمال كل أنواع التعبئات الدقيقة العلمية الممكنة ، كما يشاهد في الحروب البحرية الحديثة ، وكيف كان يتأتى لهم ذلك وهم على تلك السفن الضخمة غير المنتظمة التركيب ؟ وكان ديمتريوس واقفا على مؤخر سفينه ولما أحاط به الأعداء أخذ يطعن بعضهم برمح ، ويضرب الآخر بسيفه ، وكان يتقى شر النبال التي تقذف عليه إما بأن يجيد عنها يمينه ويسرة وإما بأن يتلقاها على درقته . وقد قتل ثلاثة من مقدميه كانوا بجانبه ، وكسرت المجاديف وسحبت السفن يتبع بعضها بعضا مربوطة

بالمخاطيف الحديدية ، وفي تلك الأثناء غرق كثيرون وسقط عدد كبير في قاع السفن ، واحترت ساحة القتال بسيول الدماء وتغطت بالأنقاض والحطام بحيث أصبحت تشبه مجزرة بشرية .

” وقد نجح ديمتريوس في تشتيت شمل الجناح الأيمن من العمارة المصرية ثم صار هذا النجاح الأولي نجاحا نهائيا . ولما كانت النصر لبطليموس في جناحه الأيسر سعى على غير فائدة في إرجاع القتال إلى حالته الأولى إلا أنه رأى بعد ذلك بقليل سفنه منهزمة تبحث عن سلامتها في الهرب وتقع الواحدة منها بعد الأخرى في قبضة عدوه ، فعند ذلك لم تبق له إلا طريقة واحدة للنجاة ، فابتعد عن سفن الأعداء بكل قوة مجاديفه حتى تمكن من الوصول إلى فرضة سيتيوم (Citium) على الشاطئ الجنوبي الشرقي من قبرس ، ولم يتعطل من سفن ديمتريوس إلا نحو العشرين ، واستولى بطليموس على أربعين سفينة طويلة ومائة سفينة نقل عليها نحو ثمانية آلاف من الجنود المصرية وسحبت سفنه ثمانين سفينة متخربة تركها بحارها وقادوها إلى الشاطئ حيث معسكره^(١) .

وقد فقد بطليموس غالبية سفنه ، ولم ينج من أسطوله الضخم سوى ثمانية مرابك ، ولقي ثمانية آلاف من جنده حتفهم في حين لم يلحق بأسطول ديمتريوس سوى أضرار طفيفة . وقد وقع في قبضة اليونانيين ميندلاوس (Ménélaos) أخو بطليموس وليونتيسكوس (Léontiscos) بن بطليموس وعدد كبير من كبار القواد ، ولكن ديمتريوس أبى أن يأسر هؤلاء الأسرى ودفعته الشهامة إلى إعادتهم إلى بطليموس بلا مقابل مثلما سبق لبطليموس أن فعل عند انتصاره عليه في موقعة غزة . وقد بقيت جزيرة قبرس في حوزة بطليموس على الرغم من هزيمة أسطوله ، وتولى ابنه بطليموس الثاني الملك من بعده فقمع فتنة دب ديليا في أنحاء الجزيرة

(١) الأميرال جوريان دي لاجرافير: ”بحرية البطالمة“ ج ١ ص ٢٤ ، واسماعيل مرهناك باشا: ”حقائق الأخبار عن دول البحار“ ج ٢ ص ١٣ .

وحافظ خلفاؤهما على سلامة هذا الإقليم ، حتى استولى بطليموس السادس على عرش مصر واضطر إلى النزول عن قبرس إلى أخيه بطليموس السابع تحت ضغط تدخل الرومان الظافرين في شؤون مصر الداخلية .

غير أن الأقدار شاءت أن يتربع بطليموس السابع هذا على الأريكة المصرية في سنة ١٤٦ قبل الميلاد ، فعادت جزيرة قبرس إلى مصر إلى أن ولي بطليموس الحادى عشر الحكم ، فانزع الرومان منه الجزيرة في خلال سنة ٥٨ قبل الميلاد بعد أن دامت جزيرة قبرس تحت حكم البطالسة من سنة ٣١٤ إلى سنة ٥٨ قبل الميلاد أى مائتين وخمس وخمسين سنة .

وعلى أثر موقعة سلاميس البحرية بدأ بطليموس الأول عهدا جديدا في مصر فأسس فيها دولة البطالسة التي حكمت البلاد من سنة ٣٢٣ حتى سنة ٣٠ قبل الميلاد أى ما يقرب من ثلاثة قرون .

أما بالنسبة إلى أنتيجون فقد تولى ملك مقدونيا بعد انتصاره في سلاميس وتوج جبينه بتاج المملكة بعد أن اغتالت أم اسكندر الأكبر الملك فيليب أريديه في سنة ٣١٧ واغتال كاسندر (Cassandre) الملك الصغير اسكندر الرابع في سنة ٣١١^(١) .

ثلاث مواقع بحرية — افسوس (سنة ٢٥٩ أو سنة ٢٥٥) ، وكوس سنة ٢٥٨ أو سنة ٢٥٦) ، وأندروس (سنة ٢٤٥) :

في أثناء سنة ٢٨٣ توفى بطليموس الأول وديمتريوس ، فانفرد بعرش مصر بطليموس الثانى فيلادلفوس وقد كانت مصر وقتئذ أقوى دولة بين الدول الواقعة على حوض البحر الأبيض المتوسط الشرق ، وكانت تليها دولة السلوكيين التي كانت تشمل ولايات امبراطورية الاسكندر في بلاد ما بين النهرين وسوريا (فيما عدا

(١) بيرجوجيه : " تاريخ الأمة المصرية ، مصر في عهد البطالسة " ج ٣ ص ٢٣ ، وادوين بيفان : " تاريخ البطالسة " ص ٤٥ ، والأميرال جوريان دى لاجرافير : " بحرية البطالسة " ج ١ ص ١٩ .

فلسطين وفينيقية وجزء من سوريا) وأغلب الولايات الشرقية البعيدة وجانباً كبيراً من آسيا الصغرى ، وكانت الدولة الثالثة هي مقدونيا التي كانت تدعى السيادة على المدن الإغريقية في شبه جزيرة البلقان وتسيطر فعلاً على بعضها .

ولما كانت سياسة البطالسة الخارجية ترمى الى السيطرة على بحر إيجه وعلى الطرق التجارية في حوض البحر الأبيض المتوسط الشرقى (كما تقدمت الإشارة الى ذلك) فكان طبيعياً أن يعترض السلوكيون على استيلاء البطالسة على فلسطين وفينيقية وشواطئ آسيا الصغرى ، لأن ذلك التوسع كان يحرمهم إنشاء أسطول كبير ويقضى على موانئهم وعلى تجارتهم ، وإزاء ذلك لم يكن هناك مفر من أن يصطدم السلوكيون بالبطالسة اصطداماً عنيفاً .

ولم يكن ملوك مقدونيا على استعداد للاعتراف بسيطرة البطالسة على بحر إيجه لأنه كان يترتب على ذلك انتقال السيطرة على الموانئ الإغريقية من قبضة مقدونيا الى حوزة مصر ، وقد كان البطالسة يحرضون على ألا تصبح مقدونيا دولة قوية خشية أن يؤدى ذلك الى إحياء امبراطورية ديمتريوس البحرية مما يترتب عليه القضاء على سيادتهم في بحر إيجه .

وقد بدأ النضال عنيفاً بين أنطيوخوس الأول ملك السلوكيين وبطليموس الثانى فيلادلفوس في سنة ٢٨٠ عند ما نشبت بينهما " الحرب الكارية " التي أحرزت مصر من ورائها فتوحات في كارييا ، أهمها بلدة ميليتوس الى أن عقد الصلح بينهما في سنة ٢٧٩ .

غير أنه في سنة ٢٧٦ توغل بطليموس فيلادلفوس في جوف سوريا واستولت جيوشه على دمشق ، فبادر أنطيوخوس الى الدفاع عن بلاده واسترد عاصمته ، وحاصرت قواته البرية والبحرية مدينة ميليتوس الى أن تمكن الأميرال المصرى كاليكراتس (Callicratès) من رفع الحصار البحرى عنها سنة ٢٧٥ .

وفي أوائل سنة ٢٦١ توفي أنطيوخوس الأول وخلفه ابنه الأصغر أنطيوخوس الثاني فاشتعل بينه وبين بطليموس فيلادلفوس هيب الحرب السورية الثانية التي كانت سيئة الطالع على بطليموس ، وقد كان يشد أزر عدوه عدو لدود آخر هو أنتيجون جوناتاس بن ديمتريوس الذي كان يقب الفرصة المواتية للقضاء على سيطرة البطالسة البحرية واستعادة السيادة البحرية التي كان يتمتع بها أبوه ديمتريوس ، لذلك أخذ يبنى أسطولا جديدا وضعه تحت تصرف السلوكين ، وكذلك انضمت اليهما جزيرة رودس التي أزعجتها سيادة البطالسة البحرية ، فوقف بطليموس بحيشه وأسطوله أمام هذه القوات المتحالفة ضده . ولكنه انهزم تحت تفوق أعدائه عليه ، وقد كان الحادنان الرئيسيان في تلك الحرب موقعين بحريتين : وقعت الأولى على مقربة من ايفيسوس (Ephèse) سنة ٢٥٩ أو سنة ٢٥٥ ، وانتصر فيها أمير البحر الرودسي أجاثوستراتوس (Agathostratos) ، وهزم الأسطول المصري الذي كان يقوده خرمونيدس . ووقعت المعركة الثانية عند كوس سنة ٢٥٨ أو سنة ٢٥٦ ، وانتصر فيها أنتيجون جوناتاس (Antigone Gonatas) على الأسطول المصري انتصارا حاسما أكسبه سيادة البحار .

وقد انعقد الصلح بين الفريقين في سنة ٢٥٥ وبمقتضاه نزل بطليموس لأنتيجون عن جزر السيكلاد ، ولكنه احتفظ بجزيرة ثيرا (Théra) .

ولكى يثبت أنتيجون أمام العالم أجمع أنه انتزع من بطليموس سيادة البحار شيد في ديلوس (Délös) قوس نصر ضخماً وأقام أبهج^(١) الحفلات .

على أنه مما يذكركرلبطليموس الثاني من جليل الأعمال في خدمة البحرية أنه جدد الخليج القديم الذي حفرته الفراعنة بين النيل والبحر الأحمر ، وشيد لهداية السفن منارة الإسكندرية المشهورة في التاريخ (ومكانها الآن حصن قايتباي) .

(١) إبراهيم نصحي : " تاريخ مصر في عهد البطالة " ج ١ ص ٦٢ .

وفي سنة ٢٤٦ قبل الميلاد توفي بطليموس الثاني خلفه ابنه بطليموس الثالث ،
وفي أيامه ضمت برقة الى مصر وسار أسطوله إزاء الشاطئ السوري وهجم على موانئه
بحرا ، حتى خضعت جميع سوريا لبطليموس على الرغم من معركة بحرية انتصرت
فيها سفن أنتيجون جوناتاس التي خفت الى نجدة السلوكيين على سفن بطليموس
بالقرب من جزيرة أندروس (Andros) سنة ٢٤٥ ، مما يدل على ما كان عليه أسطول
البطالسة من قوة لا تؤثر فيها هزيمة عارضة .

قدوم يوليوس قيصر الى الإسكندرية والمعارك البحرية التي دارت رحاها
بين الأسطول الروماني والأسطول المصري (سنة ٤٦ قبل الميلاد) :
في أثناء القرن الأول قبل الميلاد دوى في مشارق الأرض ومغاربها اسم يوليوس
قيصر على أثر غزوه بلاد الغال (فرنسا) فيما بين سنة ٥٩ وسنة ٥١ وبلاد اسبانيا
فيما بين شهرى مارس ونوفمبر سنة ٤٩ ، وقد تولى حكومة روما الثلاثية مع بمبيوس
(Pompée) وكراسوس (Crassus) ، غير أن أفكاره وميوله لم تكن تتفق مع أفكار
بمبيوس وميوله فأعلن لزميله عداً مستحكما وعمل على التخلص منه بأية وسيلة .

ففر بمبيوس من روما وكوّن جيشاً أعدّه لملاقاة قيصر . وفي يوم ٩ أغسطس
سنة ٤٧ اشتبك جيش قيصر مع جيش بمبيوس في معركة حامية دارت رحاها
في سهول فرسال (Pharsale) وانتصر فيها قيصر على عدوه انتصارا باهرا .
لما شعر بمبيوس بالهزيمة هرب من الميدان مع حاشيته وبعض أعوانه وصر
على شواطئ آسيا الصغرى وعلى جزيرة قبرس ، حتى حط رحاله في مصر واحتفى
ببطليموس الذي كان مدينا له بالعرش .

كانت مصر في هذا الوقت قد دبت فيها الفوضى فقد كان يتقاسم الملك
ملكان : كليوباترة وبطليموس ، كل منهما يريد لنفسه وانتهى الأمر بخلع كليوباترة
وطردها من مصر . وفي هذه الأثناء وصل بمبيوس الى بيلوز (Péluse) في يوم

(١) وهى بلدة « تل فرما » التى قامت على مقربة منها بور سعيد .

٢٩ سبتمبر سنة ٤٨ نخشى رجال مصر أن يجير بطليموس شخصا مثل بمبيوس هاربا ومنهزما بحكم الصداقة التي كانت تربطهما من قديم، فدبروا له مؤامرة أودت بحياته ولفظ النفس الأخير في المركب الذي استقله للنزول الى الشاطئ، وتلك كانت نهاية هذا القائد العظيم الذي هزم الملك متريدات (Mithridate) ووهب لبلاده امبراطورية في الشرق .

إلا أن قيصرًا لم يكن قانعا بانتصاره في موقعة فرسال بل أخذ يقتفى أثر عدوه اللدود، وفي يوم ٢ أكتوبر سنة ٤٦ وصل الى الاسكندرية بعد أن عبر البحار باحثا عن بمبيوس على رأس قوة بحرية مؤلفة من ٣٤ سفينة عليها ٨٠٠ من الخيالة و ٣٢٠٠ من المشاة، وما كادت قدمه تطأ أرض مصر حتى قدمت اليه رأس بمبيوس بعد أن ضربت عنقه، فارتاح قيصر لهذه الهدية وعزم على الإقامة في وادي النيل ردحا من الزمن قبل العودة الى أوروبا .

ظن المصريون — وقد اغتيل بمبيوس — أن ليس هناك ما يدعو قيصر الى الإقامة في مصر ولكن قيصر عزم على دخول الاسكندرية فدخلها على رأس ال ٣٢٠٠ جندي من جنوده وال ٨٠٠ من فرسانه، وقد استقبل فيها استقبالا رائعا واجتاز شوارع المدينة بين مظاهر الإجلال والأبهة، حتى وصل به المسير الى قصر البطالسة فخط به رحاله .

ولكن الشعب الاسكندري لم يظهر حفاوة بهذا الضيف العظيم، بل وقعت في أثناء سير الموكب مصادمات عنيفة بين الأهلين وحاشية قيصر دلت على ما كان يكنه الشعب المصري نحو القائد الروماني من الحقد والاستياء .

وفي هذا الوقت لم يكن بطليموس في ثغر الاسكندرية وكذلك كانت كليوباتره متغيبه عنه، فأمر قيصر بأن يسرح كل منهما جيشه ويحضر الى الاسكندرية ليعرض عليه خلافهما، حتى يصدر بشأنه حكما، فوصل بطليموس وأبقى جيشه

في بيلوز مساحا تحت قيادة أخيلاس (Achillas) ، أما كليوباتره فكانت تكتنف حضورها صعبا إذ كان أنصار بطليموس متربصين لها وواقفين لها بالمرصاد ، حتى اذا وقعت في قبضتهم اغتالوها ولكن كليوباتره كانت أكثر حرصا وأكثر دهاء من الوقوع في هذا الشرك ، فاستعملت حيلة تفادت بها سهام أعدائها ودخلت آمنة قصر قيصر إذ التفت في سجاد تظاهر أحد الأعيان بتقديمه الى القائد الروماني ، فلما بسط السجاد تحت قدمي قيصر خرجت كليوباتره منه على أكثر ما تكون جمالا وعلى أكثر ما تكون فتنة .

فسر قيصر من هذه الحيلة واستمع الى شكوى الملكين الشقيقين ثم قضى بأن يشترك الاثنان في الحكم تنفيذا لوصية أبيهما .

معركة الاسكندرية البحرية (سنة ٤٦ قبل الميلاد) :

لم يرض حكم قيصر بطليموس الذي كان يريد العرش لنفسه دون أن يشركه فيه أحد ، فأخذ يدبر في البلاد ثورة أهلية ضد قيصر الذي اضطر الى أن يتحصن في قصره — وقد أبقى كليوباتره الى جانبه — بعد أن ضرب التوار الحصار حوله . وسرعان ما استحضر بطليموس جيشه من بيلوز بجاءه منه ٢٠.٠٠٠ جندي و ٢٠٠٠ من الخيالة على رأسهم قائدهم أخيلاس ، ووقعت بين جنود قيصر وهؤلاء الجند معارك دامية في الاسكندرية ، وعانى قيصر وهو سجين في قصره ما عانى من ألوان الصعاب .

وإزاء هذه الأخطار التي أحقت بقيصر حصن نفسه في القصر الملكي الفسيح وما جاوره من الشوارع القريبة من الزاوية الجنوبية الشرقية لليناء الكبير (المعروف اليوم بالميناء الشرقى) ، ولما كان يهم قيصر في هذه الأزمة الخطيرة أمر المحافظة على مواصلاته البحرية فقد أصدر أوامره بإحراق السفن المصرية الراسية في المرفأ ، وكان عددها ٧٢ سفينة راسية في الميناء الكبير و ٣٨ رابضة في الأحواض — نظرا

لقلة رجاله وعدم استطاعتهم استخدامها ، وقد ارتفع الذهب واتسع حتى امتد الى رصيف الميناء ، وأحرق نفائس الكتب التي كانت تزخر بها مكتبة الاسكندرية فذهب ٤٠٠٠٠ ر. منها طعاما للنار .

ولكى يضمن قيصر السيطرة على الميناء الكبير أنفذ إحدى كتائبه لاحتلال الصخرة الصغيرة القائم عليها فنار الاسكندرية الشهير شرق جزيرة فاروس وأرسل في الوقت نفسه الرسل مستجدين الى كريت ورودرس وكيلىكا وبلاد العرب .

غير أنه مالبث أن ازداد مركز قيصر حرجا عند ما تمكن الاسكندريون من ايصال مياه البحر الى آبار الحى الذى كان يحتله الرومان بقصد إهلاكهم عطشا ، ولكن قيصر أمر بحفر الآبار واستخرج منها المياه العذبة .

وبعد أيام لاحت في الأفق النجدة التي أرسلها كالفينوس (Calvinus) بحرا من آسيا استجابة لنداء قيصر ، تخف القائد الرومانى اليها في عرض البحر بعد أن استقل سفينة من سفنه ، إلا أن المصريين انتهزوا هذه الفرصة وركبوا مانجا من مراكبهم من الحريق واشتبكوا في ديسمبر سنة ٤٨ مع الأسطول الرومانى في معركة بحرية عرفت باسم معركة خرسونيس (Bataille de Chersonnèse) كان النصر فيها حليف الرومان .

على أن هذا النصر لم يقلل من عزيمه أهل الاسكندرية الذين أظهروا نشاطا كبيرا وأخذوا يلقون على مراكب قيصر الراسية فى الميناء الكبير مقذوفات ملتهبة ، وجمعوا المراكب النهرية وأكواخ الجمارك وأخشابا أخذت من مباني المدينة واستخدموها فى إعادة بناء أسطول على وجه السرعة .

التفت مراكب قيصر حول جزيرة فاروس وانقضت على سفن الأسطول المصرى الجديد الراسى فى ميناء أيونوتوس (Bataille de l'Eunotos) — المعروف اليوم بالميناء الغربى — وأحرزت نصرا حثيثا فى شهر يناير سنة ٤٧ .

انتوى بعد ذلك قيصر أن يستولى على جزيرة فاروس وعلى الجسر الذى كان يصل الجزيرة بالمدينة ، وفيما جنوده يحاولون هذا الهجوم إذا الاسكندر يون يقومون بهجوم مضاد ألحق بالرومانيين خسائر فادحة ولم ينج قيصر نفسه إلا بأعجوبة ، وقد عرفت هذه المعركة باسم (Bataille de l'Heptastade) . وتفصيل ذلك ان المصريين هبوا هبة واحدة في وجه الرومان وأرغموهم على التجمع على أحد أرصفة الميناء ، وكان من حسن حظ الرومان وجود بعض قطع الأسطول على مقربة منهم فتسابقوا اليها خوفا من الوقوع في البحر وتضخم عدد الجنود الفارين الى المراكب حتى ان المركب الذى كان يقل القيصر انقلب على وجهه من كثرة الجنود وابتلعه اليم ، فاضطر قيصر أن يسبح في مياه البحر وفي إحدى يديه أوراقه المهمة ومستنداته وخراائطه وعلى سطح المساء ثوبه الفضفاض الأحمر . وكان البحارة المصريون يصيحون بأعلى أصواتهم ويصوبون على قيصر سهامهم وهو يغوص في البحر لتفادى رأسه الصلعاء ضرباتهم الصائبة ، حتى أوقعه القدر بين أيدي أحد جنده فحمله الى قصره ، وقد انجالت المعركة الدامية عن فقد أكثر من أربعمائة جنسدى وبحار رومانى بين قتيل وغريق . وأدرك قيصر الرومان أن غزو مصر ليس سهلا ولا هينا .

وعلى الرغم من هذه المعركة فإن مراكب قيصر وصلت الى المصب الكانوبى حيث التقت بالأسطول المصرى عند مصب النيل وأوقعته في كمين قضى عليه (Bataille de la bouche canopique) ، فتم بذلك لقيصر فتح الاسكندرية (٢٧ مارس سنة ٤٧) .

وكانت نتيجة هذه المعارك البحرية في غاية الأهمية بالنسبة الى قيصر ، إذ أن في خلال الخمسة الأشهر التى قضها في مصر محصورا كان حزب بيبوس قد استعاد نفوذه في روما وكانت جيوش فرناس (Pharnace) بن مريدات والد أعداء الرومان قد ظهرت في بلاد آسيا الصغرى ، ولولا رفع الحصار عن قيصر في الاسكندرية وتمكينه من مغادرة مصر بعد معارك الاسكندرية والعودة الى روما لكان حزب بيبوس قد قويت شوكلته في روما وتغير مجرى التاريخ تبعاً لذلك .

أما مصر فقد استعادت ملكتها كليو باتره بعد أن فز بطليموس ووقع في أثناء هربه في النيل وغرق ، وضمت الى ناجها جزيرة قبرس التي كثيرا ما تطلعت اليها . وقد أثرت هذه المعارك أخيرا في مصير مملكة بونت (Pont) التي كان على رأسها فرناس إذ استطاع قيصر على أثر معارك الاسكندرية أن يحر من مصر ويلحق به ويهزمه في موقعة تارنتا (Tarente) في يوم ٢٤ سبتمبر سنة ٤٧ قبل أن يعود ظافرا الى روما .

موقعه أكسيوم البحرية (٢ سبتمبر ٣١ قبل الميلاد) :

لما وقع يوليوس قيصر صريعا في يوم ١٥ مارس سنة ٤٤ تحت طعنة المتآمرين عليه من أعضاء مجلس شيوخ روما — ومن بينهم بروتس (Marcus Brutus) أعز أصدقائه — تطلع الى رئاسة الجمهورية الرومانية اثنان : مارك أنطونيوس (Marc Antoine) ، وأوكتافيوس (Octave) الذي كان قد تبناه قيصر ، وكما أن أوكتافيوس كان يمت الى قيصر بصلة التبني ، كذلك كان أنطونيوس يمت الى أوكتافيوس بصلة المصاهرة (إذ كان قد تزوج من أوكتافي (Octavie) أخت أوكتافيوس) وكان يمت الى قيصر بصلة القرابة .

فما لبث أن دب الخلاف بين الاثنين والتف حول كل واحد منهما أنصاره وأعوانه يشتدون أزره لتحقيق آماله وتنفيذ مآربهم ، وقد طال النزاع سنة بين القربيين دون أن يفرق السلاح بينهما حتى حل منتصف شهر فبراير من سنة ٤٣ ، واستطاع أوكتافيوس أن يستصدر من مجلس شيوخ روما قرارا بإعلان الحرب على أنطونيوس وعين أوكتافيوس وديسيموس بروتس (Decimus Brutus) قائدين للجيش الذي أعد للهجوم على أنطونيوس .

وبعد أن وقعت معارك غير فاصلة بين الفريقين انتهى الأمر بصلح عقد بينهما في فصل الربيع من سنة ٣٧ في بلدة تارنتا (Tarente) بمقتضاه سلم أنطونيوس الى أوكتافيوس ١٣٠ سفينة من سفنه في مقابل ٢١,٠٠٠ جندي من جنوده .

وعلى أثر إبرام هذا الصلح سافر أنطونيوس إلى الشرق ليعتد حملة ضد مملكة البارت (Parthes) في الوقت الذي عاد فيه أوكتافيوس إلى روما ليعتد حملة ضد بمبيوس .

وفي سنة ٣٦ اشتبك أسطول أوكتافيوس مع أسطول كلاوس بمبيوس (Cnaeus Pompeus) بن بمبيوس في مياه نولوكوس (Naulochos) في معركة بحرية انجالت عن انتصار أوكتافيوس وهزيمة ابن بمبيوس الذي فقد ١٦٠ سفينة من أسطوله الذي كانت ساهمت كليوباتره ملكة مصر فيه بخمسين قطعة وخمسمائة مقاتل ، واضطر إلى الهرب في الشرق مع بنته ومع ذخائره .

وقد وطد هذا الانتصار مركز أوكتافيوس الذي رأى نفسه وهو في السادسة والعشرين من عمره على رأس امبراطورية تبسط سلطانها على اسبانيا وبلاد الغال (فرنسا) وإيطاليا وجزء كبير من شمال أفريقيا .

وبينما كان أوكتافيوس بعد انتصاره شارعا في توطيد دعائم السلام كان أنطونيوس يبحث عن مال ورجال لتجهيز حملة ، ففكر في مصر وفي ملكتها كليوباتره وأقدم على عمل عاد عليه بعواقب وخيمة إذ اقترن بكليوباتره — على الرغم من زواجه بأوكتافي — في أوائل سنة ٣٦ في بلدة أنطاكية (Antioche) وبذلك استطاع أن يمد يده إلى خزانة مصر المملوءة ذهباً وأن يجند فيها ما شاء من الرجال .

وفي سنة ٣٤ حارب أنطونيوس مملكة بارت وانتصر عليها وعاد إلى الاسكندرية في فصل الخريف من تلك السنة وأعلن على رؤوس الأشهاد في احتفال عظيم وبين مظاهر الفخامة نبأ إنعامه على كليوباتره بلقب « ملكة الملوك » واعترافه رسمياً بقيصر (Coesarianus) بن يوليوس قيصر من كليوباتره ولدا شرعيا لهما يشترك مع أمه في الحكم ، كما أجلس على عرش فينيقية وكيليكيا بطليموس فيلادلفوس الصغير (Ptolémée Philadelph) ابنه من كليوباتره ، وهو لا يزال طفلا لم

يتجاوز الثانية من عمره، وأجلس على عرش أرمينيا ومملكة بارت أخاه الإسكندر مع أنه لم يكن قد بلغ السادسة من عمره، وأخيرا أجلس شقيقته الصغرى كليوباتره الصغيرة على عرش لوبيا .

ولما رأى أوكتافيوس اتساع ملك أنطونيوس خاف على نفسه وعلى عرشه فانتقد سيرته علنا، وحمل مجلس الشيوخ على إعلان الحرب عليه .

وما كاد يتصل بأنطونيوس هذا النبا حتى بادر الى تطليق أوكتافى أخت أوكتافيوس وأخذ يعدّ العدة — ولو من غير حماسة ظاهرة — لملاقاة عدوه بأسطوله وأسطول كليوباتره .

وما أن حل فصل الربيع من سنة ٣١ قبل الميلاد حتى احتشدت الأربعمائة سفينة التابعة لأسطول أوكتافيوس في ميناء برنديزى (Brindisium) تحت قيادة الأدميرال أجريبا (Vipsanius Agrippa) الذى اشتهر فى غير معركة وأحرز أكثر من نصر، بينما كانت سفن أنطونيوس وكليوباتره الخمسمائة قد اجتمعت تحت قيادة كانيديوس (Canidius) على مقربة من أكسيوم^(١) (Actium) أمام الشاطئ الجنوبى لخليج أمبراسيا (Ambracie) الذى يبلغ طوله ثلاثين ميلا ولا يتجاوز عرضه عشرة أميال . وقد تمكن أوكتافيوس فى غفلة من أنطونيوس من نقل ١٠٠,٠٠٠ رجل و ١٢,٠٠٠ حصان من البر الإيطالى إلى البر الدلماسى ليهاجم بها جيش أنطونيوس البالغ أيضا ١٠٤,٠٠٠ محارب .

ضرب أوكتافيوس بجيشه وأسطوله الحصار حول أنطونيوس وكان يصادر المراكب التى كانت تزود بالمؤن والذخيرة من الاسكندرية، فانتشرت المجاعة وفشت

(١) أكسيوم : بلدة من بلدان اليونان القديمة كانت تقع على مدخل خليج أرطه (Arta) الذى كان يسمى قديما خليج أمبراسيا (Ambracie) .

(٢) كانت غالبية بحارة أسطول أوكتافيوس من سكان جزيرة ليبورنيا (Liburnie) الواقعة على شاطئ دلماسيا وهم مشهورون بالدربة والخبرة فى الأعمال البحرية وهذه الجزيرة مشهورة بمجارتها حتى اليوم . ومنها انتق الادميرال تيجتوف النمساوى بحارته تسعة عشر قرنا بعد معركة أكسيوم وهزم بهم الأسطول الايطالى فى معركة ليسا البحرية فى ٩ يولييه سنة ١٨٦٦ .

الأمراض بين جنود أنطونيوس وتملك اليأس قلوبهم ، كما انتشرت الخيانة في صفوف أنطونيوس وهرب ليدلا كثير من قواده وجنوده وانضموا إلى أوكتافيوس حتى أن ملكا من ملوك آسيا خان وليه أنطونيوس وحارب بجنوده في صفوف أوكتافيوس . وقد كانت خطة أنطونيوس تنطوي على الخروج من خليج امبراسيا والانتظار حتى تغير الرياح اتجاهها لإجراء حركة التفاف حول جناح العدو الأيسر يدفعه بها إلى الجنوب بعيدا عن معسكره وإذا أفلح في تحطيم أسطول العدو أو تشتتت شمله فإنه كان يقضى على معسكره جوعا وإلا اضطر إلى اتباع خطة أخرى من مقتضاها أن يفتر أنطونيوس وكليوباتره إلى مصر مع أكبر عدد ممكن من السفن تاركين كانيديوس يتولى قيادة الجيش عن طريق البر .

غير أن أنطونيوس اتخذ إجراءين لا مثيل لهما في المواقع الحربية بأن أمر السفن بنشر أشرعها ، وبايداع أموال الحملة سرا إحدى سفن كليوباتره مما يدل على اتفاقهما مقدما على الحرب إذا باءت أساطيلهما بالفشل .

وعندما هدأت العاصفة ، وصحا الجو يوم ٢ سبتمبر سنة ٣١ بات أسطول أنطونيوس في انتظار تغير اتجاه الرياح ، وكان يتألف هذا الأسطول من جناح أيمن به ثلاثة ألوية ، وقف أنطونيوس على رأسها وفي طرفها الأقصى يتولى بنفسه حركة الالتفاف ، ومن لواء واحد في الوسط ، ومن لواءين في الجناح الأيسر في حين وقف لواء كليوباتره خلفه لمنع أية محاولة للهرب .

وفي الوقت نفسه كان أجريبا ينتظر هو الآخر تغير الرياح ، ويتولى بنفسه قيادة جناحه الأيسر للقيام بحركة مضادة لخطة أنطونيوس محاولا الالتفاف حوله وعزله عن معسكره .

وما أن تغير مهب الرياح حتى تسابق أنطونيوس وأجريبا إلى القيام بتنفيذ خطتهما ، فاشتبك طرفا خطوطهما وبدأ القتال ، وفقد أنطونيوس سفنا قليلة

واشتبكت سفينته في النضال ، وفي هذه اللحظة دارت ألوية أنطونيوس الثلاثة التي كانت في الوسط وفي الجناح الأيسر وعادت الى مراسيها ، واستسلم للعدو اللواءان من الألوية الثلاثة في الجناح الأيمن ، وبذلك لم يبق لأنطونيوس إلا لواءه الشخصي في أقصى اليمين — وكان مشتبكا في القتال — ولواء كليوباتره الذي أصبح معزولا .

أشار أنطونيوس حينئذ على كليوباتره بتنفيذ خطتهما الثانية ، فشقت كليوباتره لنفسها طريقا بين مراكب العدو وأمرت بنصب أشعة سفينتها " الأنطونيد " ولحق بها أنطونيوس على رأس أربعين سفينة وانتقل الى سفينتها وأطلقت كل السفن أشعتها للريح ميممة شطر الاسكندرية تاركة المعركة على أشدها^(١) .

ومع ذلك حارب جنود أنطونيوس بعد سفره وانتظروه سبعة أيام متواليات ولما يسوا من عودته ألقوا السلاح واستسلموا للعدو ، فكانت ضربة قاضية قاصمة لأنطونيوس ونصرا مينا لأوكتافيوس فتح له باب العالم الروماني بأسره . وإذا كانت واقعة أكسيوم قد حطمت أنطونيوس فإنها لم تحطم كليوباتره التي دخلت الاسكندرية مرفوعة الرأس ، وقد زينت سفنها بالأكاليل لتوهم الناس بأنها أحرزت انتصارا باهرا ، وفي الحال تخلصت ممن خشيت أن يشعلوا لهيب الثورة عند ما تصل الأخبار الصحيحة .

وقد فكرت كليوباتره في الهرب الى اسبانيا ، والاستيلاء على مناجم الفضة هناك ، وجمع قوات لمحاربة أوكتافيوس ، غير أنها ما لبثت أن نبذت هذه الفكرة ورأت تكوين دولة جديدة على شواطئ البحار الهندية ، فقررت نقل بعض

(١) ابراهيم نصحي : " تاريخ مصر في عهد البطالة " ج ١ ص ١٥٤ ، واما عيل مرهثك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ١٧ ، ورفاعة بك رافع : " أنوار توفيق الجليل " ج ١ ص ٢١٨ ، والأميرال جورديان دي لاجرافير : " بحرية البطالة " ج ١ ص ٧٤ .

مراكبها سرا من البحر الأبيض المتوسط الى البحر الأحمر ، ولكن أمير النبط
انتهمز هذه الفرصة للثأر من كليوباتره وأحرق هذه المراكب المصرية .

وقد ألهمت معركة أكسيوم وما دار حولها من أفاصيص الشاعر الانجليزي
المشهور شكسبير، فوضع لها روايته الخالدة " أنطونيوس وكليوباتره "، كما ضمن
شاعر مصر الخالد أحمد شوقي بك مسرحيته " مصرع كليوباتره " وصفا لمعركة
أكسيوم وتعليلاً لهروب كليوباتره ^(١) .

(١) قال فيها شوقي على لسان كليوباتره :

أيها السادة اسمعوا خبر الحمر
واقنعواي العباب والبحر يطنى
بين أنطونيوس وأكتاف يوم
أخذت فيه كل ذات شراع
لا ترى في المجال غير سبوح
وترى الفلك في مطاردة الفلد
ونخال الدخان في جنبات الجوف
ودوى الرياح في كل فج
وترى الماء منه عود سوير
يفسل الجرح شر من غسل الجرح
كنت في مركبي وبين جنودى
قلت روما تصدعت قرى شط
بطلاهما تقاسما الفلك والجيد
وإذا فرق الرعاة اختلاف
فما ملئت حالى مليا
وتبينت أنت روما إذا زال
كنت في عاصف سللت شراعى
خلصت من رعى القتال وما
فنسيت الهوى ونصرة أنطونيوس
علم الله قد خذلت حبسبي
والذى ضيع العروش وضعى
موقف يعجب العلاء كنت فيه

ب وأمر القتال فمها وأمرى
والجوارى به على الدم تجرى
عبرى يسير في كل عصر
أهبة الحرب واستعدت لشر
مقبل مدبر مكر مفر
لك كنسر أراد شرا ينسر
جنحنا من ظلمة الليل يسرى
هزج الرعد أو صياح الهزير
لغريق . ومنه أحناء قبر
ح ويأسو من الحياة ويرى
أذن الحرب والأمور بقرى
را من القوم في عداوة شطر
ش وشب الوغى يجر وبر
علموا هارب الذئاب التجزى
وتدبرت أمر صحوى وسرى
ست عن البحر لم يسد فيه غرى
منه فانسالت البواجر اثرى
يلحق السفن من دمار وأسر
من حتى غدوته شر غدر
وأبا صبقى وعوى وذخرى
في سبيل ألف قطر وقطر
بنت مصر وكنت ملكة مصر

واشتبكت سفينته في النضال ، وفي هذه اللحظة دارت أولوية أنطونيوس الثلاثة التي كانت في الوسط وفي الجناح الأيسر وعادت الى مراسيها ، واستسلم للعدو ولواءان من الأولوية الثلاثة في الجناح الأيمن ، وبذلك لم يبق لأنطونيوس إلا لواءه الشخصي في أقصى اليمين — وكان مشتبكا في القتال — ولواء كليوباتره الذي أصبح معزولا .

أشار أنطونيوس حينئذ على كليوباتره بتنفيذ خطتهما الثانية ، فشقت كليوباتره لنفسها طريقا بين مراكب العدو وأمرت بنصب أشعة سفينتها " الأنطونيات " ولحق بها أنطونيوس على رأس أربعين سفينة وانتقل الى سفينتها وأطلقت كل السفن أشعتها للريح ميممة شطر الاسكندرية تاركة المعركة على أشدها^(١) .

ومع ذلك حارب جنود أنطونيوس بعد سفره وانتظروه سبعة أيام متواليات ولما يؤسوا من عودته ألقوا السلاح واستسلموا للعدو ، فكانت ضربة قاضية قاصمة لأنطونيوس ونصرا مبينا لأوكاقيوس فتح له باب العالم الروماني بأسره . وإذا كانت واقعة أكسيوم قد حطمت أنطونيوس فإنها لم تحطم كليوباتره التي دخلت الاسكندرية مرفوعة الرأس ، وقد زينت سفنها بالأكاليل لتوهم الناس بأنها أحرزت انتصارا باهرا ، وفي الحال تخلصت ممن خشيت أن يشعلوا لهيب الثورة عند ما تصل الأخبار الصحيحة .

وقد فكرت كليوباتره في الهرب الى اسبانيا ، والاستيلاء على مناجم الفضة هناك ، وجمع قوات لمحاربة أوكاقيوس ، غير أنها ما لبثت أن نبذت هذه الفكرة ورأت تكوين دولة جديدة على شواطئ البحار الهندية ، فقترت نقل بعض

(١) ابراهيم نصحي : " تاريخ مصر في عهد البطالة " ج ١ ص ١٥٤ ، وامامعيل مرهوك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ١٧ ، ورفاعة بك رافع : " أنوار توفيق الجليل " ج ١ ص ٢١٨ ، والأميرال جورديان دي لاجرافير : " بحرية البطالة " ج ١ ص ٧٤ .

مرا كبها سرا من البحر الأبيض المتوسط الى البحر الأحمر ، ولكن أمير النبط
انتهز هذه الفرصة للثأر من كليوباتره وأحرق هذه المراكب المصرية .

وقد ألهمت معركة أكسيوم وما دار حولها من أفاصيص الشاعر الانجليزى
المشهور شكسبير، فوضع لها روايته الخالدة " أنطونيوس وكليوباتره "، كما ضمن
شاعر مصر الخالد أحمد شوقي بك مسرحيته " مصرع كليوباتره " وصفا لمعركة
أكسيوم وتعليلاً لهروب كليوباتره ^(١) .

(١) قال فيها شوقي على لسان كليوباتره :

أيها السادة اسمعوا خبر الحمر
واقطعوا العباب والبحر يطنى
بين أنطونيوس وأكتاف يوم
أخذت فيه كل ذات شرع
لا ترى في المجال غير سبوح
وترى القسك في مطاردة القل
ومخال الدخان في جنبات الجؤ
ودوى الرياح في كل بلج
وترى الماء منه عود سوير
يفسل الجرح شر من غسل الجرح
كنت في مركبي وبين جنودى
قلت روما تصدعت قرى شط
بطلاهما تقاسما الفضل والجيد
وإذا فرق الرعاة اختلاف
فأملت حالى مليا
وتبينت أن روما إذا زال
كنت في عاصف سللت شرعى
خلصت من ربح القتال وما
فسيب الهوى ونصرة أنطونيوس
علم الله قد خذلت حبيبي
والذى ضيع العروش وضعى
موقف يعجب الملا كنت فيه

ب وأمر القتال فيها وأمرى
والجوارى به على الدم تجرى
عبرى يسير في كل عصر
أهبة الحرب واستعدت لشر
مقبل مدبر مكر مفر
لك كنسر أراد شرا بنسر
جنحنا من ظلمة الليل يسرى
هزج الرعد أو صياح المنزير
لفريق - ومنه أحناء قبر
ح ويأسو من الحياة ويرى
أذن الحرب والأمور بفكرى
سرا من القوم في عداوة شطر
ش وشب الوغى ببحر وبر
علموا هارب الذئاب التجرى
وتدبرت أمر محصى وسرى
ست عن البحر لم يسد فيه غيرى
منه فافسلت البوارج أترى
يلحق السفن من دمار وأمر
س حتى غدرته شر غدر
وأبا صبيتى وعوفى وذخرى
في سبلى بألف قطر وقطر
بنت مصر وصكنت ملكة مصر

ولتخليد ذكرى موقعة أكسيوم أسس أوكتافيوس بلدة "نيكوبوليس" (Nicomopolis) أى بلدة الانتصار على الموقع الذى ضرب خيامه فيه قبل بدء المعركة، كما أقام للآلهة أبولو (Apollon) "الألعاب الأكسيومية" (Les jeux actiaques) فى بلدة أكسيوم أولا ثم احتفل بها فى روما وطبعها بطابع الأبهة والفخامة .

وقد انعقد إجماع المؤرخين على اعتبار معركة أكسيوم حدا فاصلا بين انتهاء الجمهورية الرومانية ونشوء عهد الامبراطورية، إذ أنه على أثرها تربع أوكتافيوس على عرش الامبراطورية الرومانية باسم "أغسطس" (Auguste) وبدأ بذلك عهد جديد فى تاريخ روما .

على أنه كان لمعركة أكسيوم أثر آخر بالنسبة الى روما، إذ ساد بعدها سلطان الامبراطورية الرومانية على البحر الأبيض المتوسط ، فقد أدرك أغسطس أنه مدين بنصره الباهر الى أسطوله فأنشأ قواعد بحرية متعددة على سواحل البحر الأبيض المتوسط ودرّب أسطولا قويا وبذل فى سبيله بسخاء حتى فى سنى السلم الطوال التى أعقبت نصره فى أكسيوم، وبذلك طهر حوض البحر الأبيض المتوسط من أعمال القرصنة واتسعت الروابط التجارية وتوثقت العلاقات الاقتصادية فى هذا البحر الذى أصبح بحيرة رومانية .

أما أنطونيوس فقد كان فى وسعه حتى بعد هزيمته أن يجمع جيشا جديدا ويؤلف أسطولا آخر جديرين بملافاة أوكتافيوس لأنه كان يحتكم على إمبراطورية شاسعة، ولكنه رأى أصدقاءه المقربين ينفضون من حوله الواحد تلو الآخر بعد أن سمعوا بنتيجة المعركة مما شجع أوكتافيوس على غزو مصر، فما أن أبصر جيش أنطونيوس وأسطوله قلاع سفن أوكتافيوس حتى خانا العهد وانضما اليه .

وانتهى الأمر بانتحار أنطونيوس وبمصرع كليوباتره ووقوع مصر فى قبضة أوكتافيوس وانتهاء عهد أسرة البطالسة التى حكمت مصر ثلاثة قرون، غير أن مصر بقيت على الحالة التى كانت عليها دون أن تنقلب الى ولاية رومانية، وتولى زمام

أمورها نائب عن أوكتافيوس وفرض على المصريين ضريبة تساوى سدس أملاكهم علاوة على الضرائب الاستثنائية التى فرضت على الأثرياء ، وتحول ذهب البطالسة من وادى النيل الى روما . وقد بقى أوكتافيوس فى مصر حتى فصل الربيع من سنة ٢٩ حيث عاد الى روما وأقيمت فى أيام ١٣ و ١٤ و ١٥ أغسطس احتفالات عظيمة لمناسبة انتصاره الباهر .

ومن هذا يبدو أن نفوذ مصر أخذ يتقلص ابتداء من القرن الثانى قبل الميلاد بسط الامبراطورية الرومانية سلطانها نحو الشرق وسرعان ما فقدت مصر سيطرتها على الجزر والموانئ التى كانت خاضعة لها كما أصاب بحريتها شيء من الوهن وكسدت تجارتها ، مما أدى بكليوباتره ملكة مصر الى عدم المجازفة بأسطولها فى وقعة أكسيوم التى فتحت أبواب مصر للرومان .

المراجع الخاصة بالفصل الثالث

باللغة العربية :

- ابراهيم نصحي : تاريخ مصر في عهد البطالمة (مجلدان) .
- اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثاني) .
- محمود عبد الهادي : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

- APPIEN : Prooem. 10.
- BEVAN (EDWYN) : Histoire des Lagides.
- BOUCHÉ-LECLERCQ (A) : Histoire des Lagides.
- CALIXÈNE : Athen.
- FRONTIN : III (Bataille d'Ephèse).
- GRAINDOR : La guerre d'Alexandrie.
- HOLLEAUX (M) : Ceux qui sont dans le bagage (Revue des Etudes Grecques, XXXIX) 1926.
- JOUGUET (PIERRE) : Histoire de la Nation Egyptienne, t.III : L'Egypte Ptolémaïque.
- LA GRAVIÈRE (JURIEN DE) : La Marine de Ptolémées.
- LESQUIER (JEAN) : Les Institutions militaires de l'Egypte sous les Lagides.
- PLINE : VI (Les Ports de la Mer Rouge).
- POLYEN : V (La Bataille d'Andros).

باللغة الإنجليزية :

- BEVAN (EDWYN) : History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty.
- FLINDERS-PETRIE (W. M.) : On the Flinders-Petrie Papyri.
- MAHAFFY (J. P.) : A History of Egypt, Ptolemaic Dynasty.
- TARN (W. W.) : Hellenic Military and Naval Developments.

باللغة الإيطالية :

GAROFALO (F.) : Sulle Armate Tolemaiche.

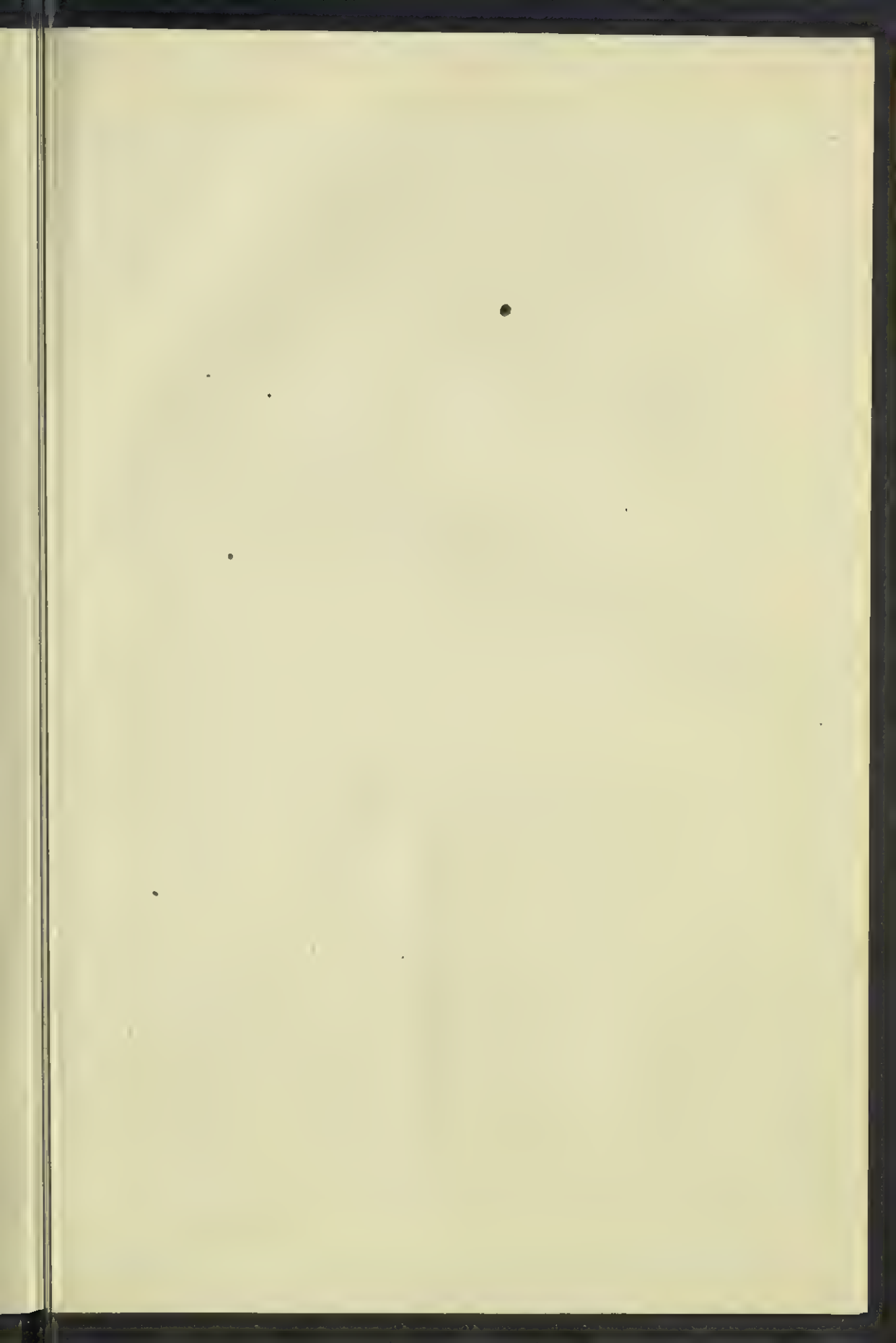
MERZAGORA (MARIA) : La Navigazione nell'età greco-romano,
Aegyptus, t.X. ●

باللغة الألمانية :

LEHMANN-HAUPT (K.) : Die antiken Hafenanlagen des Mittelmeers,
Klio, Beiheft XIV, 1923.

MEYER (P. M.) : Das Heerwesen der Griechen und der Römer in
Aegypten.

WILCKEN (V.) : Zur Trierarchie in Lagidenreich (Raccolta Lumbroso)
1925.



الفصل الرابع

غزو الأمبراطور أغسطس وعصر الرومان والبيزنطيين

(٣٠ قبل الميلاد - ٦٤١ بعد الميلاد)

تقسيم :

استولى الامبراطور أغسطس على مصر سنة ٣٠ قبل الميلاد فكانت ثمرة انتصاره واعتبرها : "مفتاح الأرض ومفتاح البحر" كما قال تاسيت (Tacite) .

وينقسم هذا العصر قسمين :

القسم الأول "رومانى" : امتد أربعة قرون ونيقيا ، ويبدأ بفتح الامبراطور أغسطس ديار مصر فى سنة ٣٠ قبل الميلاد ، وينتهى فى سنة ٣٩٥ بعد الميلاد بانتهاء وحدة الامبراطورية الرومانية الشاسعة .

القسم الثانى "بيزنطى" : امتد حوالى قرنين ونصف ، ويبدأ من سنة ٣٩٥ على أثر وفاة الامبراطور تيودوز الأول (Théodose 1^{er}) ، وانقسام الامبراطورية الرومانية قسمين : دولة غربية عاصمتها روما ، ودولة شرقية عاصمتها القسطنطينية ، ووقع مصر فى نصيب الدولة الرومانية الشرقية التى غلبت عليها المسحة الاغريقية ، وينتهى هذا العهد بالفتح العربى على يد عمرو بن العاص فى سنة ٦٤١ .

وباستيلاء الرومان على مصر خيم عليها نحول طويل قارب السبعة قرون أصاب مختلف شؤون البلاد ومنها شؤون البحر .

(١) عصر الرومان

الأسطول المصرى فى عهد الرومان :

ما أن وطد الرومان أقدامهم فى البلاد حتى سعوا الى بسط نفوذهم جنوبا ، من ذلك أنه فى عهد ثانى حكام مصر الرومان ايليوس جالوس (Aelius Gallus)

الذى عين حوالى سنة ٢٧ قبل الميلاد، اتجهت حملة بحرية فى البحر الأحمر أقفلت
مراكبها من كليسا (السويس) الى لوكى كومى (Leuké Komé) على شاطئ
البحر الأحمر الشرقى، فى مواجهة المدينة، غير أن السفن عادت أدراجها الى مصر
بعد قيامها بمدة وجيزة إذ فشلت فى المهمة التى سافرت من أجلها وهى بسط
السيادة الرومانية على البلاد الواقعة جنوبى مصر.

وقد تولت قطع الأسطول المصرى فى عهد الرومان مهمة المحافظة على الأمن
العام والنظام، فمنذ بداية حكم الامبراطور أدريان الذى استولى على عرش
الامبراطورية الرومانية فى سنة ١١٧ بعد الميلاد أنشئ نظام أطلق عليه (Classis
Augusta Alexandrini) بمقتضاه قامت بعض المراكب المصرية بحراسة ضفاف
النيل وسمى مجموع قطعها (Potamophylacia) والبعض الآخر بخفر سواحل
البحر الأبيض المتوسط^(١).

وكانت المراكب النيلية فى ذلك العهد شبيهة كل الشبه بذهبيات اليوم وكانت
تتولى قيادتها فرقة من البحارة المتطوعين من بلدة نيكوبوليس (Nicomopolis) الواقعة
على بعد أربعة أميال شرق الاسكندرية، أما سفن الأسطول البحرى فكان بحارتها
من عتقاء وأرقاء الرومان، انضم اليهم فيما بعد بعض الأجانب المرتزقة الذين انخرطوا
فى سلك البحرية.

وكان الأسطول المصرى يتكوّن من السفن التى نجت من كارثة أكسيوم
البحرية، ومما ضم إليها من المراكب الرومانية التى حفظت الآثار نماذج منها يرجع
عهدا الى النصف الأول من القرن الأول الميلادى.

وكانت تشرف هذه البحرية على مختلف أنحاء الدلتا وعلى شواطئ البلاد الغربية
الى أن أنشأ الرومان نظام (Classis Nova Libyca) فى أنشاء حكم الامبراطور

(١) جواشيم ماكار : "النظم الحربية عند الرومان" ص ٢٣٦.

كومود (Commode) الذي تربع على أريكة الامبراطورية الرومانية في سنة ١٩٢ بعد الميلاد فانفصل أسطول برقة عن الأسطول المصرى واتخذ له قاعدة بحرية مستقلة على شواطئ لوبيا .

وأخيرا كانت تمخر السفن المصرية عباب البحر الأبيض المتوسط حتى بلاد الموريتانيا (Mauritanie) كما كانت تتولى حراسة القوافل البحرية التي كانت تنقل غلال مصر الى أوروبا .

ولما قامت الحروب الأهلية في أرجاء الامبراطورية الرومانية في أوائل القرن الرابع للميلاد وتصادمت القوتان البحريتان الرومانيتان بعضهما ببعض جهز الامبراطور قسطنطين الأول لصره ليسينيوس (Licinius) أسطولا يدافع به عن طراقة . وقد تكون هذا الأسطول من مائتى سفينة حربية بكل سفينة ثلاثون مجدافا ونحو ألفى سفينة للنقل غير معينة القدر . وقد تمكن ليسينيوس من الحصول على ثمانين سفينة مصرية ، وثمانين سفينة فينيقية ، وستين سفينة من بلاد أيونية ودورية ، وثلاثين من قبرس ، وعشرين من قوريه ، وثلاثين من بثنيه ، ونحسين سفينة أفريقية ، وبذلك بلغت عمارته ٣٥٠ سفينة نازل بها أعداءه^(١) .

ولم تكن الملاحة التجارية المصرية وفقا على الرومان ، وإنما كانت المراكب التجارية بيد المصريين وبنوع خاص أهالى الاسكندرية ، فقد كانت تستورد مصر من الخارج أنواع العنبر والقصدير والنبيد والحيول والملبوسات والأواني والمعادن ، وتصدر الى ايطاليا وبلاد الغال وأسبانيا والهند ما كانت تنتجه مصانعها من أوراق وأصواف وتيل وزجاج ومصوغات .

هذا وقد تولى الامبراطور تراجان (Trajan) تطهير القناة التي كانت تصل النيل بالبحر الأحمر بغية توسيع نطاق الملاحة التجارية الى الشرق كما أنشأ الثغور على ساحل البحر الأحمر واهتم بأمر الفنارات القائمة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط .

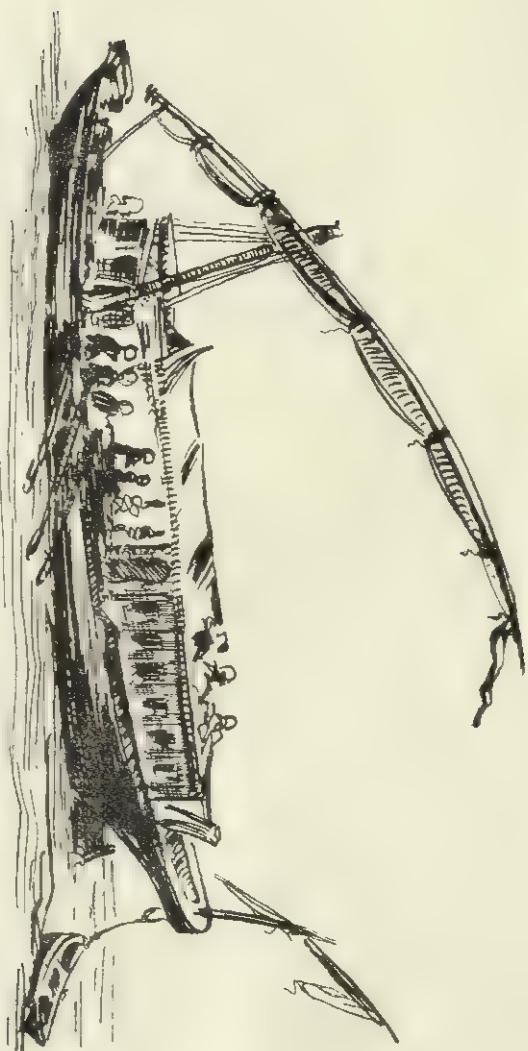
(١) اسماعيل سرهك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٠ .

ميناء تراجان :

لما غزا الفرس مصر على يد قبيز في سنة ٥٢٥ قبل الميلاد، شيد ملك فارس بختنصر حصنا قويا على نهر دجلة من الصخر فيما يسمى اليوم مصر القديمة على مقربة مما بقي من آثار مدينة الفسطاط وعلى بعد أميال من كنيسة مار جرجس البيزنطية وكنيسة المعلقة القبطية ، وقد سمي بختنصر هذا البناء باسم عاصمة ملكه بابلون (Babylone) وأُنزل فيه بعض الأسرى البابليين الذين أطلقوا عليه اسم المدينة التي جاءوا منها ، وقد قام بأعمال البناء أحد مهندسي الفرس اسمه أرتخشيارش أوخوس . وعندما دالت دولة الفرس ووقعت مصر في قبضة الرومان ، واستوى على عرش الامبراطورية الرومانية تراجان في سنة ٩٨ بعد الميلاد جاء بنفسه الى مصر وأقام في العام المتم للثائة من الميلاد حصنا منيعا امتدت أسواره الى أساس القصر الفارسي القديم الذي جدد بناءه على الطراز الروماني ولا تزال بعض مبانيه باقية حتى الآن .

وكان يجري النيل في ذلك الوقت تحت أسوار حصن تراجان فأنشأ الامبراطور فيه مرسى كانت ترسو فيه السفن وكان له درج يهبط منه الى الماء كلما تغير علو النهر وكانت السفن تمر من أحد أبواب القصر بين صرحين مستديرين قائمين اتجاه جزيرة الروضة (فيما بين كنيسة مار جرجس والمتحف القبطي الآن) فتحتى في الداخل وراء الأسوار الخارجية المنيعة ، كما كان الامبراطور يتزل من سفينه على رصيف يقع عند البوابة الجنوبية وآثاره باقية حتى اليوم .

وكذلك شق تراجان خليجا بدأ من ممفيس (البدرشين) ومر ببو بسطس (Bubastis) (وهى تل بسطه بالقرب من الزقازيق) وفاقوزا (فاقوس) ، فكانت المراكب تسير فيه ثم تجتاز بحيرة المنزللة الى بلوز (بور سعيد) ومنها تتابع سيرها في عرض البحر الأبيض المتوسط كما كانت تفلح شرقا من ممفيس الى القلزم عن طريق الخليج القديم الذى أعاد تراجان حفره .



١٠ — ذهبة مصرية تسير في النيل في عهد الرومان



وقد ذكر المؤرخ الانجليزى الفرد بتلر أن الحاميات الرومانية كانت تعسكر على الهضبة المرتفعة الواقعة جنوبى قصر بابلون وسماها العرب "الرصد" وذلك لأن معسكر الحاميات الذى ذكره سترابون (بعد أن زار مصر حوالى عام ٢٥ قبل الميلاد) ورأى فيه ثلاث فرق من الحاميات الرومانية غير فريد فى موقعه ، إذ أن المياه تصل اليه من النيل بوساطة عدة سواقي ، ولما كانت مثل هذه العملية معرضة للخطر والمهدم من أى قوة معادية فقد أولاها الامبراطور تراجان عنايته وحملته على تأسيس قصره على المسطح القريب من النيل وشق بجوة لمرور السفن من النيل الى باب الحصن الجنوبى الذى بلغ ارتفاع أبراجه ستين قدما ونيقا^(١) .

وقال بطليموس الجغرافى (وهو من أهالى الاسكندرية ووضع كتابه سنة ١٥١ بعد الميلاد) : " إن قناة تراجان كانت تخترق مدينة بابلون وتقسّمها قسمين وتفيض فى مدينة هيروبوليس (Heroopolis) ومدينة بابلون ، وكان النيل بين الروضة وقصر بابلون أوسع كثيرا وأعرض مما هو عليه الآن بعد أن انحسرت مياه النهر الى مجراه الحالى " .

ويقول المقرئى : " إن الحصن كان يطل على النيل وتصل السفن الى بابه الغربى الذى كان يعرف بباب الحديد وأن جزيرة الروضة تجاهه ومقياس النيل بجانب الحصن^(٢) " .

وعلى ذلك كانت ممفيس فى ذلك العهد بفضل الميناء الرومانى الذى أنشأه تراجان فى داخل حصنه ثغرا عامرا بالمرالكب الحربية والتجارية القادمة من البحر الأحمر أو الآتية من البحر الأبيض .

وقد لعب هذا الميناء دورا مهما طوال حكم الرومان والبيزنطيين كما قاوم حصنه العرب مقاومة عنيفة فى أثناء فتحهم مصر .

(١) الفرد بتلر : « فتح العرب لمصر » تعريب محمد فريد أبو حديد بك ص ١٨١ .

(٢) المقرئى : " المواضع والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢٨٧ ، وهذا المقياس

هو غير مقياس النيل الذى بنى فى الطرف الجنوبى من جزيرة الروضة فى سنة ٧١٦ للميلاد .

الملاحة التجارية في عصر الرومان :

إن من أهم أسباب انتعاش ملاحه مصر التجارية الشرقية في ذلك العصر كشف طرق الاستفادة من الرياح الموسمية وما ترتب على ذلك من اختصار المسافة باجتياز الطريق رأساً من الخليج العربي الى بلاد الهند ، بدلا من السير بمحاذاة الشواطئ ، يضاف الى ذلك تأمين الطرق الصحراوية التي كانت تربط وادى النيل بالبحر الأحمر وما حفر من الآبار على جانبيها ، وإعادة حفر القناة التي كانت تصل فرع النيل الشرقى بالبحر الأحمر في عهد الامبراطور تراجان ، وفتح طرق جديدة بين مدينة أنتينوبوليس^(١) وثيريرينيس على البحر الأحمر ، والقضاء على أعمال القرصنة في البحر الأحمر والمحيط الهندي .

ويقدر المؤرخ بلين (Pline) قيمة تجارة الامبراطورية الرومانية مع بلاد العرب والهند في عصر الامبراطور فزبازيان (Vespasien) بمبلغ ١,١٠٠,٠٠٠ جنيه سنويا كان يدفع جزء منه للنقل ، وكان يزداد ثمن البضاعة الشرقية الى مائة ضعف منذ خروجها من بلادها حتى وصولها الى روما ، مما يدل على الأرباح الهائلة التي كان يجنيها التجار من وراء مثل هذه الصفقات .

على أنه لما كان هم أباطرة الرومان على اختلاف أصولهم وتباين مشاربهم أن يهيئوا لحاضرة امبراطوريتهم الغلال التي كانت تنتجها بوفرة الأراضي المصرية الخصبة ، فلا عجب أن يعنوا عناية فائقة بسن القوانين التي لتناول تنظيم توصيل هذه الغلال بحرا الى روما ، من ذلك ما أصدره الامبراطور قسطنطين في سنة ٣٣٠ من التشريعات الخاصة بنظام الأنون (Annone) أى بالمحاصيل السنوية التي تقدمها كل ولاية من الولايات الرومانية ، وأهمها وأغناها مصر ، لعاصمة الامبراطورية وتنظيم القوافل البحرية التي تسولى نقلها بمعرفة جماعة من السفانين عرفوا باسم (Navicularii) واحتكروا مثل هذه المهمة بالنسبة الى حاصلات مصر والشام .

(١) وقع بالقرب من المنيا .

(ب) عصر البيزنطيين

الأسطول المصري في عهد البيزنطيين :

لما توفي الامبراطور تيودوز الأول في سنة ٣٩٥ افتسم ولداه هونوريوس (Honorius) وأركاديوس (Arcadius) الامبراطورية الرومانية بينهما وجعلها مملكتين ، إحداهما شرقية وثانيتهما غربية ، وصارت مصر من أقسام المملكة الشرقية التي عرفت بالدولة البيزنطية ، وعاصمتها بيزنطة (استانبول الآن) .

وقد أخذت هذه الدولة تشيد الأساطيل وتهتم بأمر القوة البحرية وترسل سفنها الى البحر الأسود لتوسع نطاق التجارة مع البلاد الساحلية ، وأنفذت مراكبها الحربية والتجارية الى شواطئ سوريا ومصر لنقل الغلال من وادي النيل الى بيزنطة .

وقد استمرت السفن التجارية المصرية على نشاطها القديم في البحر الأحمر وغيره ، تتردد على ثغور بلاد العرب والحبشة وبلاد الهند ، وتنقل منها البضائع الى الإسكندرية التي لم تزل مركزا مهما لتجارة الشرق والغرب ^(١) .

وفي عهد الامبراطور جوستينيان (Justinien) الذي تربع على عرش بيزنطة في سنة ٥٢٧ امتنعت السفن المصرية من التردد على مصاب أنهر الهند وخليج كامباي ، وبقيت تسافر الى سيلان فقط ولا تتعدى مدينة كوسماس (Cosmas) .

ولما كانت مملكة الحبشة قد ارتبطت بالكنيسة المصرية منذ سنة ٣٢٠ وأقام بطريك الإسكندرية فرومونتوس أسقفا للحبشة ، زادت العلاقات التجارية بين البلدين وتوثقت الروابط بينهما حتى استعان كالب ملك أكسوم بالسفن المصرية

(١) ابراهيم نصحي : " البحر الأحمر في عصر البطالة والرومان " (مجلة الجيش عدد ابريل

سنة ١٩٤٧ ص ٤٠٤) .

في الحملة التي أغار بها على بلاد العرب في سنة ٥٧٠ لفتح مملكة اليمن ، فنقل جيوشه وأفياله من سواحل الحبشة الى شواطئ جزيرة العرب ^(١) .

الملاحة التجارية في عهد البيزنطيين :

لما خلف البيزنطيون الرومان في حكم مصر أبقوا النظم البحرية التي وضعها سلفهم على حالها دون أن يدخلوا عليها تجديدا ولا تحسينا .

ولما كانت مصر في مفترق طرق المواصلات البحرية المعروفة في ذلك العهد فقد كانت ترد إليها من الصين والهند الأخشاب والحرار والأواني الخزفية ، غير أن المراكب التي كانت تنقل إليها هذه البضائع كان ينتهي بها المطاف الى ثغور البحر الأحمر التي ورثها البيزنطيون عن البطالسة وأهمها بيرينيس (Bérénice) ، ولوكوس ليمين (Leukos Limen) ، وفيلوتيرا (Philotéra) ، وميوس هورموس ^(٢) (Myos Hormos) ^(٣) .

فكان يتلقى المصريون هذه الواردات هناك من البحارة (Naucrès) الأجانب وينقلونها على مراكبهم النهرية وينحدرون في النيل إلى الاسكندرية قاطعين هذه المسافة في اثني عشر يوما ، وعن هذا الطريق نفسه كانت ترد إلى مصر ما تصدره إليها بلاد أواسط أفريقيا من عاج وآبنوس وذهب وزمرد .

غير أنه أهمل أمر هذه الموانئ ابتداء من القرن السادس واتجهت الملاحة نحو ثغر جديد سمى كليسم ^(٥) (Clysma) — السويس الآن — حيث كانت تنزل البضائع وتحمل على المراكب المصرية التي كانت تنساب بها في قناة تنتهي عند قلعة

(١) إسماعيل سرهنك باشا: "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٠ .

(٢) تجاه أسوان .

(٣) اليوم سفاجه .

(٤) عند رأس أبي شعر .

(٥) أصله ميناء أرسينوى الذي أسسه بطليموس الثاني وعرف فيما بعد بأسم كليوباتريس أرسينوى (Cleopatra-Arsinoé) ثم كليسم (Clysma) ثم القلزم ثم السويس .

بابلون (Babylone) — مصر القديمة — ثم نتجه شمالا في النيل إلى رشيد ودمياط والاسكندرية ومنها تطلع إلى أوروبا في عشرين يوما .

إلا أن تأسيس القسطنطينية كان ضربة قاضية على الملاحة المصرية والتجارة الخارجية إذ أن صادرات الشرق الأقصى آثرت أن تتجه إلى العاصمة الجديدة عن طريق الخليج الفارسي مخترقة جزيرة العرب والشام على ظهر القوافل بدلا من النزول في البحر الأحمر واختراق مصر واجتياز البحر الأبيض المتوسط عرضا .

على أن قطع الفرس طريق هذه القوافل أدى بالامبراطور جوستينيان (Justinien) في القرن السادس إلى العودة إلى نقل تلك البضائع بواسطة ثغور البحر الأحمر المصرية ، وقد قام في ذلك العهد تاجر من الاسكندرية إسمه كوسماس أنديكو بلوستيس (Cosmas Indicopleustès) حوالي سنة ٥٢٧ برحلة جريئة على متن البحار إذ انحدر في البحر الأحمر واجتاز المحيط الهندي وهبط الحبشة وشواطئ القارة الأفريقية الشرقية حتى بلغ زنجبار وجزيرة سيلان ، ثم انزوى بعد عودته إلى مصر في عقردير من أديرة طورسيناء ، ودقن ملاحظاته ومذكراته في كتاب وضعه بعنوان : « الطبوغرافية المسيحية » (Topographie Chrétienne) .

ميناء الاسكندرية في عصر البيزنطيين :

اشتهرت الاسكندرية في ذلك العهد بصناعة بناء السفن فكان الثغر الاسكندري أكبر أسواق العالم وأكثر موانئه ازدحاما وحركة ، وكانت به تجارة عظيمة تناولت القمح والكتان والورق والزجاج وغير ذلك من صنوف ما تخرجه البلاد ، وكانت تحمل إليها مقادير عظيمة من الذهب والعاج من بلاد النوبة والحبشة فضلا عن أنواع البهار والحريروالفضة والجواهر وغيرها التي كانت تأتي إليها من بحار الهند والصين إلى البحر الأحمر فتفرغ في القلزم (السويس) وتحمل في الخليج إلى ممفيس ومنها تتحدر في النيل إلى الاسكندرية حيث كانت تبعث إلى أطراف البحر الأبيض المتوسط .

وكان لابد لمثل هذه التجارة العظيمة من عدد عديد من السفن، ولما كانت مصر منذ الأزمنة القديمة خلواً من موارد الخشب الذى تصنع منه السفن، فقد كانت تشتري الأخشاب من بلاد الشام وغيرها وتصنع السفن فى دور الصناعة بالإسكندرية حيث كانت تقتل حبالها من التيل المصرى .

ومن السفن التى بنيت فى الإسكندرية فى ذلك العصر سفينة غلال كانت تحمل ٢٠,٠٠٠ م٣ أى ما يعادل ثمانمائة طن^(١) مما يدل على متانة صنعها وكبر حجمها، ولم يذكر أحد أن حمل هذه السفينة كان فذاً أو غير مألوف بل أكبر الظن أن مثل هذه السفن — تجارية كانت أم حربية — كانت أكبر كثيراً مما اعتاد الناس أن يظنوا فيها^(٢) .

اتهاء عصر البيزنطيين :

عانت مصر تحت حكم الرومان والبيزنطيين بؤساً شديداً وفقراً مدقعاً حتى أصبحت جهود الأهلىين منصرفة الى الزراعة دون غيرها لتصدير كميات كبيرة من القمح الى روما وبيزنطة مما أدى بالمصريين الى التذمر والاستياء وساعد الفرس على الزحف على مصر وفتح الإسكندرية فى سنة ٦١٧ فى عهد الامبراطور هرقل (Héraclius 1^{er}) .

ولكن علو همة ذلك الامبراطور البيزنطى أثار نهضة قوية على الغزاة حتى نكص الفرس على أعقابهم فى سنة ٦٢٨ ، واقتفى هرقل أثرهم حتى بلغ بلادهم فأحرق قصر كسرى ، ورجع البيزنطيون الى مصر وأقاموا فيها ثلاث عشرة سنة الى أن فتحها العرب فى سنة ٦٤١ .

(١) لأن الم٣ يوازي خمس الأردب والأردب يوازي ١٩٨ ل٣را . وعلى هذا فإذا بلغت شحنة تلك السفينة ثمانمائة طن فيمكن تقدير حوتها بما لا يقل عن ثلاثة أو أربعة آلاف طن .

(٢) الفرد بتل: " فتح العرب لمصر " (تعريب محمد فريد أبو حديد بك ص ٨٣) .

المراجع الخاصة بالفصل الرابع

باللغة العربية :

ابراهيم نصيحي : المجلد في التاريخ المصرى : مصر فى عهد البطالسة والرومان .

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثانى) .
محمود عبد الهادى : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

CHAPOT (VICTOR) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. III : L'Egypte romaine.

DIEHL (CHARLES) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. III : L'Egypte chrétienne et byzantine.

DURUY (VICTOR) : Histoire des Romains depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'invasion des Barbares.

GRONINGEN (B. A. VAN) : L'Egypte et l'Empire, Aegyptus, VII, 1926.

HOHLWEIN (N.) : La police des villages égyptiens à l'époque romaine. Musée Belge, X.

JOUGUET (PIERRE) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. I : L'Egypte greco-romaine, de la conquête d'Alexandre à Dioclétien.

LESQUIER (J.) : L'armée romaine d'Egypte, d'Auguste à Dioclétien.

MACQUART (JOACHIM) : Organisation militaire chez les Romains.

MASPERO (JEAN) : Organisation militaire de l'Egypte byzantine.

MUNIER (HENRI) : Précis de l'Histoire d'Egypte t. II : L'Egypte Byzantine, de Dioclétien à la Conquête arabe.

باللغة الإنجليزية :

CHARLESWORTH (M. P.) : Trade routes and commerce of the Roman Empire.

JOHNSON (A. C.) : Roman Egypt, t. II of the Series : An Economic Survey of Ancient Rome.

MILNE (J. GRAFTON) : A History of Egypt under Roman Rule.

MILNE (J. GRAFTON) : Egyptian Nationalism under Greek and
Roman Rule.

MOMMSEN (T.) : Provinces of the Roman Empire, t. II.

TONES (A. H. M.) : The cities of the Eastern Roman Provinces.

باللغة الألمانية :

ROSTOWZEW (M.) : Kornhebung und Transport in Griechischrö-
mischen Aegypten.

الفصل الخامس

فتح عمرو بن العاص وعصر العرب

(٦٤١ - ١٢٥٠)

دخول العرب مصر :

في أواخر شهر أغسطس سنة ٦٣٤ توفي أبو بكر الصديق بعد أن فرغ من حرب المرتدين ودانت جزيرة العرب للإسلام وغزت جيوشه العراق بقيادة خالد ابن الوليد .

وعلى أثر وفاته بويع لعمر بن الخطاب بالخلافة فأعد حملة أمر عليها أبا عبيدة فسارت إلى بلاد الشام لفتحها والتقت بجيوش هرقل (Héraclius 1^{er}) في موقعة اليرموك أو الواقصة في أوائل سنة ٦٣٦ وانتصرت عليه وقدم عمر بنفسه إلى الشام ودخل بيت المقدس .

وفي السنة نفسها جهز عمر تجريدة أخرى عهد بقيادتها إلى سعد بن أبي وقاص القرشي التقت بالفرس سنة ٦٣٦ بالقرب من القادسية في موقعة فاصلة كان النصر فيها حليف العرب الذين شددوا الحصار على " المدائن " عاصمة الفرس ودخلوها فاتحين سنة ٦٣٧ ، بعد فرار ملكها " يزديجر " (Izdedjerd) .

وفي سنة ٦٣٨ استأذن عمرو بن العاص أمير المؤمنين عمر بن الخطاب في فتح مصر فبعثه عمر بعد تردد في أربعة آلاف مقاتل أو أقل وقال له :

" سيأتيك كتابي سريعا إن شاء الله تعالى ، فإن أدركك كتابي أمرك فيه بالانصراف عن مصر قبل أن تدخلها أو شيئا من أرضها فانصرف ، وإن انت دخلتها قبل أن يأتيك كتابي فامض لوجهك واستغن بالله واستنصره " .

ولم يكن عمرو قد تجاوز تخوم مصر حتى ورد له كتاب عمر فواصل سيره حتى بلغ القرم^(١) في أواخر سنة ٦٣٩ وتغلب على مقاومة الروم ثم مر بالقنطرة والقصاصين والتل الكبير وبلبيس إلى أن وصل إلى قرية على النيل تدعى "أم دنين"^(٢)، واستسلمت له قلعة بابلون في التاسع من شهر أبريل سنة ٦٤١ بعد مقاومة دامت سبعة أشهر، ثم أتم عمرو فتح البلاد بدخوله الاسكندرية في العاشر من ديسمبر سنة ٦٤١ (غرة المحرم سنة ٢١ هـ) فأصبحت البلاد في قبضة العرب .

السفن الحربية قبل الإسلام :

كان عرب الجاهلية يجهلون ركوب البحر لبداءتهم، فلم يكن لهم من السفائن إلا ما كان لحمير وسبأ في أيام التبابعة لأنهم كانوا أهل ملاحاة وتجارة عظيمة في البر والبحر، إذ كان اليمنيون ينقلون متاجر الهند وحاصلاتها ومصنوعاتها إلى المصريين والأشوريين والفينيقيين في سفن البحر وفي قوافل البر . وكان على شواطئ اليمن فرض ترسو عندها السفن القادمة من الهند أو من وادي الفرات وكان لهم فُرصة اسمها "موزا" ينون فيها السفن الكبيرة التي كانت تمخر عباب المحيط الهندي، ولهذا السبب عمرت جزيرة سَقُطَرَى (Socotora) يومئذ لتوسطها في طريق تلك التجارة، ومن الفرض التجارية المشهورة في اليمن في ذلك العهد "عدن" و "قافا" (حصن غراب) و "ظفار" و "مسقط" التي كانت ترسو عندها السفن الصاعدة في خليج فارس إلى بابل .

أما أهل الحجاز فكانوا يخافون البحر ولا يحسرون على ركوبه حتى ظهر الإسلام، إلا أن الأعراب منهم ظلوا على كرهه والخوف منه حتى بعد الإسلام .

(١) التي قامت على مقربة منها « بورسعيد » .

(٢) ذكر على مبارك باشا في « الخطط التوفيقية » ج ٨ ص ٨٥ أن : « أم دنين هي التي محلها الآن

جامع أولاد عثمان بالطرف الشمالى الغربى لقاهرة مصر عند قطرة الليمون » .

السفن الحربية بعد الإسلام :

فلما جاء الإسلام وامتدت فتوحاته في فارس وسوريا ومصر وشاهد العرب سفن الروم تأقت أنفسهم إلى إنشاء السفن الحربية ، وأول من ركب البحر منهم العلاء بن الحضرمي في أيام عمر بن الخطاب إذ كان عاملاً على البحرين فأراد أن يفتح سواحل فارس ، وبينه وبينها الخليج الفارسي ، فعبّر عليها في المراكب ولم يستأذن عمر ولم يفلح في غزوته فشق ذلك على عمر ، فجعل قصاصه أن يكون تحت إمرة سعد بن أبي وقاص أمير الكوفة .

ويقول المقرئ في هذا الصدد : "إن أول من ركب البحر في الإسلام للغزو العلاء بن الحضرمي ، وكان على البحرين من قبل أبي بكر وعمر فأحب أن يؤثر في الأعاجم أثراً يعز الله به الإسلام على يديه ، فندب أهل البحرين إلى فارس فبادروا إلى ذلك وفرقهم أجناداً وجعل على أحدها الجارود بن المعل ، وعلى الثاني سوار بن همام ، وعلى الثالث خلد بن المنذر بن ساوى ، وجعل خليداً على عامة الناس ، فحملهم على البحر إلى فارس بغير إذن عمر بن الخطاب وكان عمر لا يأذن لأحد في ركوب البحر غازياً كراهة للتغريب يجنده اقتداء برسول الله وخليفته أبي بكر . فعبرت تلك الجنود من البحرين إلى فارس فخرجوا في إصطخر^(١) ، وبإزائهم أهل فارس عليهم الهريذ ، فخالوا بين المسلمين وبين سفنهم فقام خليد في الناس فقال : "أما بعد فإن الله تعالى إذا قضى أمراً جرت المقادير على مطيته ، وإن هؤلاء القوم لم يزيدوا بما صنعوا على أن يدعوكم إلى حربهم ، وإنما جئتم لمحاربتهم والسفن والأرض بعد الآن لمن غلب واستعينوا بالصبر والصلاة وإنها لكبيرة إلا على الخاشعين" . فأجابوا إلى القتال وصلوا الظهر ثم ناهزهم فاقتلوا قتالاً شديداً في موضع يدعى

(١) اصطخر من أقدم مدن فارس وأشهرها ، وكان يسميها الإغريق "برسبوليس" (Persépolis) واسمها اليوم "تخت جمشيد" وتقع على مقربة من شيراز . وقد أسس هذه المدينة قورش ملك الفرس واتخذها الساسانيون مقاماً لهم كما اتخذها أمراء العرب من بعدهم مقراً لحكهم . واسمها الإغريق "برسبوليس" معناه مدينة الفرس أما اسمها الفارسي "تخت جمشيد" فعناه "عرش جمشيد" .

«طاوس» فقتل من أهل فارس مقتلة عظيمة لم يقتلوا مثلها قبلها، وخرج المسلمون يريدون البصرة إذ غرقت سفنهم ولم يجدوا إلى الرجوع إلى البحر سبيلا فاذا بهم وقد أخذت عليهم الطرق فعسكروا وامتنعوا ، وبلغ ذلك عمر بن الخطاب فاشتد غضبه على العلاء وكتب إليه بعزله وتوعده وأمره بأثقل الأشياء عليه وأبغض الوجوه إليه بتأمر سعد بن أبي وقاص عليه وقال : "إلحق بسعد بن أبي وقاص بمن معك". فخرج من البحرين بمن معه نحو سعد وهو يومئذ على الكوفة وكان بينهما تباين وتباعد . وكتب عمر إلى عتبة بن غزوان بأن : "العلاء بن الحضرمي حمل جنسدا من المسلمين في البحر فأقطعهم إلى فارس وعصاني وأظنه لم يرد الله عز وجل بذلك ، فخشيت عليهم ألا ينتصروا وأن يغلبوا فاندب لهم الناس وضمهم إليك من قبل أن يحتاجوا" . فندب عتبة الناس وأخبرهم بكتاب عمر فانتدب عاصم بن عمر وعربفة بن هرثمة وحذيفة بن محصن ومجزأة بن ثورنها بن الحارث والترجمان بن فلان والحصين بن أبي الحر والأحنف بن قيس وسعد بن أبي العرجاء وعبد الرحمن بن سهل وصعصعة بن معاوية ، فساروا من البصرة في إثني عشر ألفا من البغال يجنبون الخيل وعليهم أبو سبرة بن أبي رهم ، فساحل بهم حتى التقى أبو سبرة وخليد فأخذت عليهم الطرق . وقد استصرخ أهل إصطخر أهل فارس كلهم فأتوهم من كل وجه وكورة ، فالتقوا هم وأبو سبرة فاقتلوا ، ففتح الله على المسلمين وقتل المشركون وعاد المسلمون بالغنائم إلى البصرة ورجع أهل البحرين إلى منازلهم^(١) .

أما أول من ركب بحر الروم (البحر الأبيض المتوسط) فهو معاوية ابن أبي سفيان حينما كان عاملا على الشام في خلافة عثمان بن عفان ومتوليا جند دمشق والأردن . كتب معاوية إلى عمر يستأذنه في ركوب البحر فأبى ، فراجعته في ذلك وألح عليه فبعث عمر إلى عمرو بن العاص عامله في مصر يطلب إليه أن يصف له البحر فأجابه عمرو :

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٨٩ .

”يا أمير المؤمنين إني رأيت البحر خلقا كثيرا يركبه خلق صغير، ليس إلا السماء والماء إن ركد أحزن القلوب وإن ثار أزاغ العقول ، يزداد فيه اليقين قلة والشك كثرة ، هم فيه دود على عود، إن مال غرق وإن نجا برق “ .

وعندما ما تلقى عمر هذا الكتاب بعث الى معاوية برسالة جاء فيها :

” لا والذي بعث محمدا بالحق ، لا أحمل فيه مسلما أبدا ، وقد بلغني أن بحر الشام يشرف على أطول شئ من الأرض ، فيستأذن الله تعالى في كل يوم وليلة أن يفيض على الأرض فيغرقها ، فكيف أحمل الجنود في البحر الكافر المستعصب ، وتالله لمسلم واحد أحب اليّ مما حوته الروم ، فإياك أن تعرض لي ، وقد تقدّمت اليك وقد علمت ما لي العلاء مني ولم أتقدم اليه في مثل ذلك “ .

فلما كانت خلافة عثمان بن عفان رغب اليه معاوية وألح عليه في ركوب البحر فقبل بشرط أن يجعل الغزو في البحر اختيارا ، فمن اختار ركوبه حمله وأعانه إذ قال له :

”تنتخب الناس ولا تقرع بينهم ، خيرهم ، فمن اختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه “ .
فأبحر معاوية الى جزيرة قبرس سنة ٦٤١ (٦٨ هـ) وصالحه أهلها على ٧٠٠ دينار ، وتعهدوا بدفعها سنويا ، وهذه هي أول غزوة بحرية في الاسلام ، فراق للعرب النصر وازدادوا رغبة فيه ، فجعلوا ذلك في أوقات معينة من الصيف والشتاء^(١) .

ولم يكن للعرب خبرة بالملاحة فاستخدموا في بادئ الأمر من كان تحت سلطانهم من الروم وغيرهم وفيهم أهل الصناعة والنواقي ، فأنشأوا لهم السفن والشواني وشحنوها بالرجال والأسلحة . وأنزلوا فيها الجنود والمجاهدين ، فمنهم من كان يغزو في البحر جهادا في سبيل الله وابتغاء الأجر والثواب ، وصاروا يروون أحاديث عن الرسول تتضمن معنى الحث على الجهاد في البحر حتى بلغت بهم الحماسة درجة

(١) المقرئى : ”المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار“ ج ٢ ص ١٩٠ .

جعلت النساء أنفسهن يغزون في البحر ومنهن أم حرام زوجة أحد الصحابة التي لقيت حتفها في غزوة بحرية في قبرس ، وقيل إنه لما غزا الأسطول الاسلامي القسطنطينية كان أحد أولاد الخليفة عمر حاضرا فسأل أمير البحر عن ذنوب الغزاة المجاهدين فأجابه الأمير "إن آثامهم معلقة في أعناقهم" ، فأجابه ابن عمر : "والذي نفسى بيده لقد تركوا آثامهم على الشاطئ" . وعزوا الى الرسول أنه قال : "إن الجهاد في البحر فيه عشرة أمثال أجر الجهاد في البر"^(١) .

وقد أطلق العرب على مجموع السفن كلمة "أسطول" وهو لفظ يوناني (Stolos) عربوه ، وجعلوا مقر أساطيلهم البحر الأبيض المتوسط خاصة واشترك معهم أهل الشام وأفريقية والأندلس وأنشأوا دور الصناعة لبناء السفن في تلك البلاد ، وأول دار لصناعة السفن في الاسلام بنيت في تونس في سنة ٧٣٦ في عهد عبد الملك ابن مروان إذ أمر عامله على افريقيا حسان بن النعمان بذلك ففعل ونقل من مصر الى تونس ثلاثة آلاف من الأقباط الذين تدرّبوا على صناعة السفن فأنشأوا المراكب هنالك^(٢) وجهزوها بالعدة والسلاح وبعث فيها العرب المحاربين لغزو جزيرة صقلية فلم يتيسر لهم فتحها إلا في أيام الأغالبة ، إذ فتحها أسد بن الفرات في عهد زيادة الله بن إبراهيم بن الأغلب كما فتح قوصرة ، فازداد المسلمون رغبة في غزو البحر ، فبالغوا في إنشاء الأساطيل في افريقية والأندلس حتى بلغ عدد سفن أسطول الأندلس في أيام عبد الرحمن الناصر في أواسط القرن الحادى عشر الميلادى (متصف القرن الرابع للهجرة) مائتى سفينة في حين أسطول افريقية كان نحو ذلك .

وكانت أشهر مرافئ الأندلس بجاية (Bougie) والمرية ، وتعددت فيهما دور الصناعة ، وكل دار تبني أسطولا على رأسه قائد ورئيس ، فالقائد يدبر أمر سلاحه وحربه ومقاتلته ، والرئيس يدبر أمر حربه بالريخ أو بالمجاديف . فاذا اجتمعت

(١) الأمير شكيب أرسلان : "تاريخ غزوات العرب" ص ١٠٨ .

(٢) البركي : "وصف أفريقية" ص ٨٤ .

الأساطيل لغزو عسكرت بمرفئها المعلوم وعهدت قيادتها العليا الى أحد الأمراء من أعلى طبقات الدولة سمي أمير البحر (وهو أصل كلمة أميرال^(١) Amiral) .

ويرجع امتناع المسلمين عن ركوب البحر للغزو في أول الأمر الى أن العرب لبدأوتهم لم يكونوا بادئ بدء مهرة في ركوبه ، أما الروم فكانوا قد مرنوا عليه وأحكموا الدربة به لممارستهم أحواله وتدريبهم في التقلب على أعواده ، فلما استقر الملك للعرب وشمخ سلطانهم وصارت أمم العرب خولا لهم وتحت أيديهم وتقرب كل ذى صنعة اليهم بصناعته واستخدموا النواقي في حاجاتهم البحرية وتكررت جولاتهم في البحر تاقت أنفسهم الى الجهاد فيه فأنشأوا السفن والشواني وشحنوا الأساطيل بالرجال والسلاح وأمطوها العساكر والمقاتلة لمن وراء البحر من أمم واختصوا بذلك من مماليكهم وثغورهم ما كان أقرب الى هذا البحر وعلى ضفته مثل الشام وأفريقية والمغرب والأندلس^(٢) .

ولقد كان للأساطيل الإسلامية الشأن الأكبر في اتساع الدولة الإسلامية شرقا وغربا ، فقد فتح العرب بها أهم جزر البحر الأبيض المتوسط ، منها سردينيا وصقلية وكورسيكا ومالطه وكريت وقبريس وميورقة ومينورقة ويابسة وقوصرة^(٣) ، وغزوا كثيرا من سواحل هذا البحر ونحرت أساطيلهم عبابه في غدق ورواح ، فاتحة غازية ، الى أن أدرك الدولة الفاطمية بمصر والدولة الأموية بالأندلس الاضمحلال وطرقها الاعتلال فاسترجع الإفرنج بلادهم من أيدي المسلمين .

(١) كان للعرب في الأندلس قائد للبحر اسمه « أمير الماء » ويطلق أن لفظة « أميرال » محرفة عنها . وقد نقل هذا رينو (Reinaud) في آبه "غزوات العرب في فرنسا وسافويا وبيمونت وسويسرا في القرن الثامن والتاسع والعاشر الميلادى" عن التويرى عن أحد المخطوطات الموجودة في دار الكتب الفرنسية بباريس .

(٢) المقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٠ .

(٣) هى جزيرة بشلاريا الصغيرة الواقعة بين تونس وصقلية ، راجع ياقوت الحموى : "معجم البلدان"

ج ٧ ص ١٨٣ .

أنواع مراكب العرب :

كانت مراكب الأساطيل العربية على أنواع عدة نذكر منها :

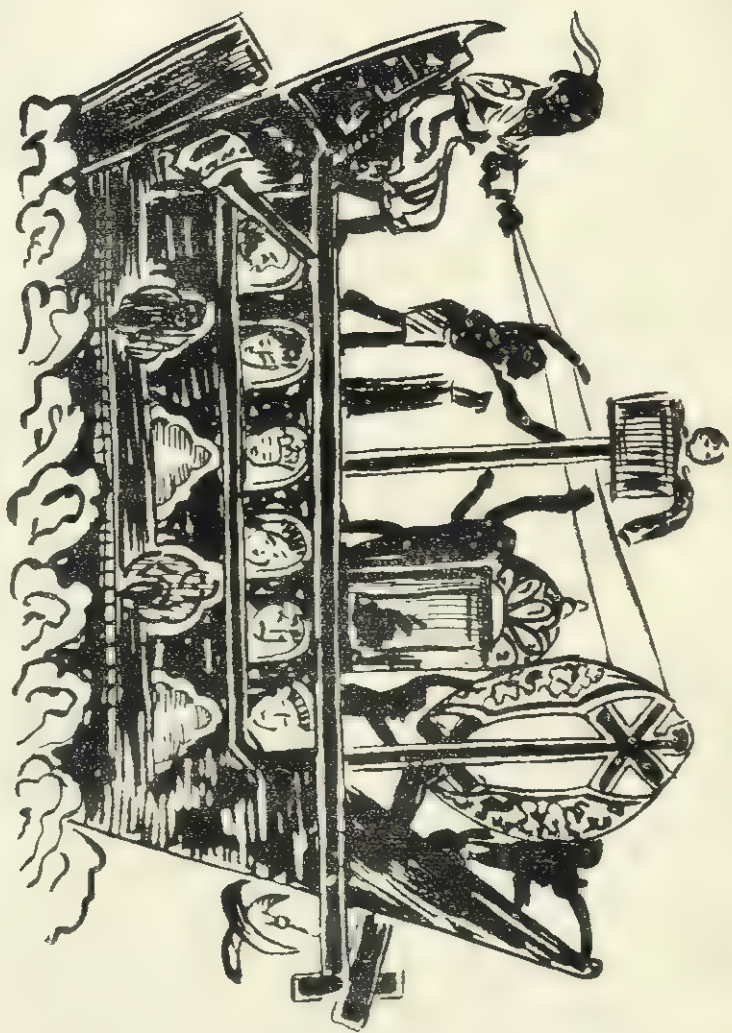
السفينة (Vaisseau ou navire) : (جمعها سفائن وسُفن وسفين) وهى الجارية من المراكب الكبيرة، من سَفَن الشيء سفنا يسفنه أى قَشَره، وقد سميت بذلك لقشرها وجه الماء ، وصانعها السَّفَان وحرفته السفانة . وقد جاء فى سورة العنكبوت : « فَأَنْجَيْنَاهُ وَأَصْحَابَ السَّفِينَةِ وَجَعَلْنَاهَا آيَةً لِلْعَالَمِينَ ... » .

الفلك (Felouque) : وهى السفينة .

القُراق أو القُرُقور (Caraque) : (جمعها قراقر) وهى من السفن الكبيرة التى كانت تستعمل فى تموين الأسطول بالزاد والمتاع والذخيرة . ومنها ما كان بثلاثة ظهور وبثلاثة قلاع لا يخشى معها الرياح العاصفة ، وكلمة قراق مأخوذة عن الاسم الإيטالى (Caracca) المشتق من كلمة (Caricare) ومعناها حمل (Charger) ولعل الاسم الإيטالى نفسه مأخوذ عن كلمة (Curach) وهى سفينة من سفن أهالى البلاد السكندرية نزلت بهم إلى البحر الأبيض المتوسط فى القرن الحادى عشر الميلادى (سنة ١٠٤٣) .

الشيْنى أو الشونة (Galère) : (جمعها شوانى) وهو مركب حربى كبير ذو أبراج وقلاع يستعمل للدفاع والهجوم ويجهز فى أيام الحرب بالسلح والنفطية ويحشد بالمقاتلة والجنود البحرية ، وكان أهم القطع التى يتألف منها الأسطول الإسلامى وكان متوسط ما يحملة الشيْنى الواحد ١٥٠ رجلا ويحذف بمائة مجداف، وقد ظل اسم الشيْنى متداولاً فى الملاحة حتى أيام الدولة العثمانية .

العَدَوْلِيَّة : هى سفينة منسوبة إلى قرية فى البحرين يقال لها عَدَوْلِيّ أو إلى قبيلة من قبائل العرب تحمل هذا الاسم ، والعَدَوْلِي : الملاح .





الْخَلِيَّة (Gabasse) : (جمعها خلايا) وهى السفينة الشراعية الكبيرة أو التى تسير من غير أن يسيرها الملاح أو التى يتبعها زورق صغير يقال له الشبَّكة أو الركوة (Gabare) وقد شبهت بالخلية من الإبل وهى التى تُرَام على ولد واحد .

الزورق أو البوصى : هما من أسماء السفن الصغيرة وثانيتها معزب .

القارب (Canot) : سفينة صغيرة تكون مع أصحاب السفن البحرية تستخف لحوائجهم فهى من توابع الأسطول ومعروفة فى مصر منذ صدر الإسلام ، وقد ورد ذكر القارب فى كتاب عمرو بن العاص الذى وصف فيه مصر .

الطريدة (Tartane) : مركب حربى صغير الحجم سريع السير كان يستخدم خصيصا لنقل الخيل والفرسان ويتسع لزهاء ٦٥ حصانا وكان مفتوح المواخير بأبواب خاصة تسمح بدخول الخيل وخروجها ، وقد أخذ الإفرنج عن العرب هذه التسمية فعرفت بالاسبانية باسم (Tarida) وبالإيطالية باسم (Tartana) ^(١) .

الحَرَاقَة (Brulôt) : (جمعها حراقات وحراريق) ، وهى سفينة حربية كان بها مرام تلقى منها النيران على العدو كما كانت تستعمل فى حمل الأسلحة النارية كالنار الإغريقية (Feu grégeois) .

الشلندى أو الصندل (Chaland) : (جمعها شلنديات) وهو مركب حربى كبير مسطح كان مخصصا لنقل المقاتلة والأسلحة ، ويسمى باللاتينية (Chelandium) وبالروسية (Schelando) وبالإيطالية (Scialando) ^(٢) .

الماعونة (Mahonne) : نوع من الشلنديات كان يستعمله الإفرنج فى نقل البضائع ، وله ساريتان أو ثلاث سوار ويبلغ طولها ١٩٥ قدما وعرضها ٣٣ قدما

(١) ويقول الأسعد بن ماقى فى مؤلفه : "كتاب قواوين الدواوين" (طبعة الجمعية الزراعية الملكية ص ٣٣٩) إن «الطريدة كانت برسم الخيل وأكثر ما يحمل فيها أربعون فرسا» .

(٢) ويقول ابن ماقى : "كتاب قواوين الدواوين" ص ٣٤٠ : "إن الشلندى مركب مسقف تقا تل الغزاة على ظهره وجدافون يجذفون تحته" .

وكانوا يجهزونها بأربعة وعشرين مدفعا وحوولتها ٦٠٠ شخص ، وقد عرفت عند
البنادقة باسم (Maona) وسماها الطليان (Mahuna) و (Magana) .

العُشَيْرَى أو العُشارَى : (جمعها عشاريات) والاسم معزب وهو نوع
من المراكب يسير في النيل ويحترق بعشرين مجدافا ، وينقل البضائع والرجال من
ساحل إلى آخر ويتبع الأسطول ، وقد وصفه المؤرخ عبد اللطيف البغدادي
على أثر زيارته مصر حوالى سنة ١٢٠٠ فقال : ” أما سفنهم فكثيرة الأصناف
والأشكال وأغرب ما رأيت فيها مركبا يسمونه العشرى شكله شكل شبرة داخلية
إلا أنه أوسع منها بكثير وأطول وأحسن هنداما وشكلا ، قد سطح بالواح من خشب
تخينة محكمة وأخرج منها أفاريز كالرواشن نحو ذراعين ، وبني فوق هذا السطح
بيت من خشب وعقد عليه قبة وفتح له طاقات وروازن بأبواب إلى البحر من
سائر جهاته ، ثم تعمل في هذا البيت خزانة مفردة ومرحاض ، ثم يزقق بأصناف
الأصباغ ويذهب ويدهن بأحسن دهان ، وهذا يتخذ للملك والرؤساء بحيث يكون
الرئيس جالسا على وسادته وخواصه حوله والغلمان والمالِك قيام بالمناطق والسيوف
على تلك الرواشن وأطعمتهم وحوائجهم في قعر المركب والملاحون تحت السطح
أيضا وفي باق المركب يقذفون به لا يعلمون شيئا من أحوال الركاب ولا الركاب
تشتغل خواطهم بهم بل كل فريق بمعزل عن الآخر ومشغول بما هو بصددده ،
وإذا أراد الرئيس الاختلاء بنفسه عن أصحابه دخل المخدع ، وإذا أراد قضاء حاجته
دخل المرحاض . والملاحون بمصر يقذفون إلى رءسهم فهم في قذفهم يشبهون الجبالين
في مشيهم القهقري ويشبهون في تحريكهم السفن من يجذف ثقلا بين يديه ويمشى به
إلى خلفه ، فسفن مصر تتحرك إلى ضد الجهة التي إليها الملاح متوجه ^(١) .

الديماس : نوع من العشاريات كان خاصا بالخليفة يخرج به أيام الخليج
وغيرها .

(١) سلامة موسى : ” عبد اللطيف البغدادي في مصر ” ص ٥٤ .

الجلّاسة أو الفياسة : (Galéasse) نوع من السفن الكبيرة تسير بالشرع وبالمجاديف وهي أثقل وأقوى من الشيني وكانت شائعة في البحر الأبيض المتوسط لغاية القرن الثاني عشر .

الغُراب أو القدرغة (Corbeau) : (جمعها أغربة وغربان) ، وهو نوع من المراكب أخذ العرب عن القرطاجنيين والرومان ، وقد سمي بهذا الاسم لأن مقدمه كان يشبه رأس الغراب أو الطائر ويمثل في الماء الطير في الهواء ، وكان يحمل الغزاة ويسير بالقلع كما كان يسير بعدد من المجاديف لا يتجاوز ١٨٠ مجدافا ، ومن خصائصه أنه كان مزودا بجسم من الخشب يهبط على مركب العدو ويمتد على ظهره الجند فيقاتلون بالأساليب البرية^(١) .

البُطسة (Nave ou Nef) : (جمعها بَطُس) وهي ضرب من مراكب البحر الكبيرة عديدة القلوع وقد يصل عدد القلوع في الواحد منها الى أربعين قلعا ، واشتهرت في الحروب الصليبية وكانت تستعمل في نقل المنجانيق والمقاتلة والسلاح والذخيرة وسائر آلات الحرب والحصار ، ويعد مجموعها بمئات الرجال ولها أسطحة عالية وطبقات كل طبقة منها خاصة بفئة من الجيش . ولعل كلمة بطسة أصلها اسباني^(٢) .

المُسَطَّح (Mistic ou Mistique) : (جمعها مسطحات) ، وهو نوع من المراكب الكبيرة الحجم يشبه البطسة كانوا يجزونها في البحار وقت الحرب خلف المراكب الكبيرة خشية أن تفرق هذه في واديا ، ويسمى الاسبانيون (Mistico) والبرتغاليون (Mestech) .

(١) ويقول ابن عاتق : "كتاب قراوين الدواوين" ص ٣٤٠ "إن الشيني والغراب اسمان لمركب واحد كان يجذف بمائة وأربعين مجدافا وفيه المقاتلة والجندافون والحراقة مخصرة وربما كانت مائة أو حوالى ذلك" .

(٢) ابن شداد : "النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية" ج ٣ ص ٢٢٠ .

المَرْمَة : (جمعها مرمات) ، وهي نوع من السفن الجبار .

الشُّبَّاك أو الشَّبَّاك (Chébec) : مركب حربي صغير الحجم كان يسير عادة في البحر الأبيض المتوسط ويسميه الاسبان (Jabèque) والايطاليون (Sciabecco) و (Xambecco) والبرتغاليون (Xabeca) .

الجمَّالة (Transport) : (جمعها حمالات) وهي نوع من المراكب كان مخصصا لنقل المؤونة والزاد لرجال الأسطول ويقول ابن ممتا^(١) إنها كان يحمل فيها الغلال .
الأهورة : هي نوع من الطريدة إلا أنها أوسع منها وأقصر وعلى نصفها معرش من خشب يصعد له على درج وفوقه مجلس متبهاً لجلوس الأمير ، وهي من أسماء السفن التي أخذها العرب عن الهند بعد الاسلام .

البارجة (Barge) : نوع من المراكب أول من أنشأه الهولنديون ، ثم انتشر استعماله عند الأمم الأوروبية ، أسفلها مستو مسطح ، وكانوا يستخدمونها في الأعمال الحربية ، على أن العرب نقلت الى العربية لفظ « بيرة » الهندستانية فصارت « بارجة » وأطلقت هذه التسمية على نوع من السفن أكبر من الشيني في الحجم . وجاء في الطبري أنه كان في كل سفينة ثلاثة نفاطين ونجار وخباز وتسعة وثلاثون رجلا من الجندافين والمقاتلة ، وكان في كل سفينة خمسة وأربعون رجلا .

الشذاوة أو الشذاة : (جمعها الشذوات أو الشذا) وهو ضرب من السفن كانت تستعمل في الحروب في عهد الدولة العباسية لنقل آلات الحرب والسلاح والمقاتلة والرماة والملاحين وكان بها حوالى أربعين مجدافا .

السُّمِيرِيَّة أو الشبارة : (جمعها سُميريات وشبارات) وهي نوع من السفن عرف في أواخر القرن الثالث للهجرة ، وكان في كل سميرية مقاتلان ومع ملاحين

(١) الأسعد بن عمار : "كتاب قواوين الدواوين" ص ٣٤٠ .

السيوف والرماح والتراس ، ولما انقطعت الحروب البحرية في أواخر الدولة العباسية صاروا يستعملون هذه السفن في التجارة والأسفار^(١) .

المُسَمَّرَة أو المسمارية : (جمعها مسماريات) ، وهى السفن التى كانت تستعمل فيها المسمير لربط ألواحها بعضها ببعض .

الجُنُك (Jonque) : جمعها أجنالك وهى السفن التى كانت مستعملة فى بحر الهند والتى تربط الألياف ألواحها أو تكون مؤلفة من جذع شجرة كبيرة ، وقد ذكرها الرحالة ابن بطوطة .

العُكَيْرى : نوع من المراكب أصله من الهند وكان يشبه الغراب ولكنه أوسع منه ويسع ٦٠ مجدفًا ويسقف وقت القتال حتى لا ينال الجذافين شئ من السهام والمجارة .

الجفن : (جمعها أجفان) وهو نوع من السفن الحربية كان يستعمله العرب فى بحار الهند .

السُنبوك الصنبوك (Sambouk) : سفينة صغيرة من ملحقات الأسطول كانت تسير فى البحار والأنهار .

الطَيَّار أو الطيارة : ضرب من السفن النهرية القديمة أكثر ما اتخذ فى العراق لركوب العطاء وسميت كذلك لأنها من السفن الخفيفة السريعة الجريان كأنها لسرعتها تطير على وجه الماء^(٢) .

(١) جاء فى معجم دى جويه (De Goeje) ص ٢٠٣ فى آخر كتاب الطبرى أن "الشبارات هى السمرجات لأن مسكويه فى كتابه "تجارب الأمم" يذكر السمرجات فى حين غيره يقول الشبارات" . انظر "المعجمات العربية" لدوزى .

(٢) أحمد تيمور باشا : بحث فى مجلة المجمع العلمى بدمشق ج ٢ ص ١٩٢٢ ص ٣٢١ ، وميخائيل عواد : "المآصر فى بلاد الروم والاسلام" (المقتطف عدد مايو ص ١٩٤٤ ص ٤٤٣) .

الخُلج : السفينة التي لا يسيرها ملاحها ولكنها تسير من ذات نفسها من غير جذب .

الشيطنى : نوع من المراكب يسير بـ ٨٠ مجدافا ووظيفته كشف العدو وإبلاغ خبره للقراير والغربان وغيرها من السفن .

السُّلورة : (جمعها سلاير) وهى نوع من المراكب بين الشيطان والعشارى فى الحجم ويسير بأربعين مجدافا .

الذهبية (Baggala) : مركب كان يستعمله العرب وحملته تتراوح بين مائة وأربعمائة طن وهو ذو صاريين وأشرعة على شكل شبه المنحرف ، ومن خصائصه أن مؤخره أعلى وأعرض من مقدمه ، وتزين جوانبه الرسومات والنقوش ، وكان يسير فيما بين السويس والهند وشواطئ القارة الأفريقية الشرقية .

المعبر : نوع من السفن الصغيرة تعبر على ظهرها العساكر من شاطئ الى شاطئ أو من مكان الى آخر ، وكانت تستعمل كذلك فى نقل الذخيرة والأسلحة .

مركب قرصنة (Lougre ou Brigantin) : سفينة شرعية كان يستعملها القرصان فى جولاتهم البحرية .

البركوس أو المركوش والأعوادى أو الأعزارى والعلايى والحمام : أنواع مختلفة من السفن .

الخن أو الجراب أو الخفاية : السفينة الفارغة .

الآمد أو الآمدة : السفينة المشحونة .

(١) ويقول ابن ماق « كتاب قوانين الدواوين » ص ٣٤٠ : ” إن الأعزارى من أنواع الأسطول تحمل فيه الأزواد ، والمركوش لطيف لنقل الماء لثفته يدخل على المواضع ويكون وسعته دون مائة أردب “ .

المعبدة : السفينة المقيّرة التي طليت بالقار وهو الزفت .

الزخارف : ما زين من السفن .

الصَلْغَة أو القادس أو المزراب أو المصباب أو الزنبرية أو المقلعة :
السفينة الكبيرة .

الغارب والخليج والزباب : السفينة الصغيرة .

النهوغ والدونيغ : السفينة الطويلة السريعة الجرى .

الدرسراء : (جمعها دسر) وهي السفينة التي تدسر الماء بصدرها .

المهرهور والمأجشون والسباحات والعجوز والحفل : ضرب من
السفن .

أجزاء المراكب العربية :

المقدّم : أجزاء المركب الأمامية .

المؤخّر : أجزاء المركب الخلفية .

السكّان أو الخيزرانة أو الكوثل أو الدفة : الآلة الموضوعة في المؤخر
التي تغوص في الماء وتوجه المركب وجهته . وقيل لها سكان لأنها تسكّن به عن
الحركة والاضطراب .

الصارى أو السارية : العمود الذي ينصب في المركب لتعليق القلوع .

والصارى أعظم من السارية^(١) .

(١) للركب المهم ثلاثة صواري عمودية وهي : الصارى الكبير (Le grand mâ) وهو المنصب
في وسط المركب ، وصارى المازانة (Le mâ de misaine) وهو المنصب في منتصف الجزء الأمامي ،
وصارى المؤخر (Le mâ d'artimon) وهو المنصب في منتصف الجزء الخلفي . وللمركب صاروايع
أفق موضوع في صدر المركب وبارز عن المقدّم ويسمى صارى المقدّم (Beaupré) .

- الشراع (جمعه أشعة وشرع) أو القلع (جمعه قلاع وقلوع)
 أو الجبل (جمعه جلول) : رواق السفينة^(١) .
 الدوقل (جمعه أدقال أو دقل) : خشبة طويلة تشد في وسط السفينة ويمد
 عليها الشراع .
 القرية : خشبة أطول من الدوقل مستعرضة في الصاري وتحمّل القلع .
 الكر (جمعه كور) : حبل الشراع .
 المرساة (جمعها أمراس) : الحبل الذي يربط القلع بالمركب .
 القلنس : حبل السفينة .
 السقيفة (جمعها سقائف) : كل لوح من ألواح السفينة .
 الطائق : ما بين كل خشبتين من السفينة .
 المقلع (جمعه مقالع) : مكان قلع الحجارة .
 المقلع (جمعه مقالع) : آلة ترمى بها الحجارة .
 القلافة : من قلف ، وهي خرز ألواح السفينة بالليف وجعل القار في خلالها .
 الجلفطة أو الجلفظة : إدخال مشافة الكنان بين مسامير ألواح السفينة
 ونحروزها ومسحها بالزفت والقار . والجلفاظ من يقوم بهذا العمل .
 المكلاء : ما يكلا المركب من الريح .

(١) ويحمل كل صاري خمسة أشعة : فالصاري الكبير يحمل (La grande Voile)
 و (Le grand hunier) و (Le grand volant) و (Le grand perroquet) و
 و (Le grand cacatois) و صاري المازانة يحمل (La misaine) و (Le petit hunier)
 و (Le petit volant) و (Le petit perroquet) و (Le petit cacatois) و صاري المؤخر
 يحمل (La brigantine) و (Le perroquet de fougue) و (Le volant d'artimon)
 و (La perruche) و (Le cacatois de perruche) أما صاري المقدم فيحمل ثلاثة أشعة
 هي : (Le petit foc) و (Le grand foc) و (Le clinfoc) .

المجداف : خشبة في رأسها لوح عريض يدفع بها الملاح المركب .

المردى أو عمود الجس (Sonde) : خشبة يدفع بها الملاح .

الأنجر (Ancre) : (أصله عراقي) وهو مرساة السفينة وهو " أن تؤخذ خشبات فيخالف بينها وبين رؤوسها وتشد أو ساطها في موضع واحد ثم يفرغ بينها رصاص مذاب فتصير كأنها صخرة ورؤوس الخشب تشد بها الحبال وترسل في الماء فإذا رسبت رست السفينة فأقامت^(١) " ويسمى اليوم الهلب .

الديسار : (جمعه دُسر ودُسر) خيط من الليف تشد به ألواح السفينة ، والديسراء السفينة .

الجمّة : الموضع الذي يجتمع فيه الماء الراشح .

القاع : جوف المركب في أسفل أجزائه .

زخرفة السفن الإسلامية :

افتن العرب في بناء السفن البحرية وإحكامها واهتم بذلك الخلفاء وتابعهم الأمراء . وكان الحجاج بن يوسف أول من أجرى في البحر السفن المقيّرة (وهي التي طليت بالقار أي الزيت) ، والمسمّرة (وهي التي سمّرت بالمسامير) ، والمسطّحة غير ذوات الجأحي .

وكان المسلمون يبنون بعض سفنهم على شكل الطيور ويسمونهم بأسمائها ، فيجعلون مقدّم السفينة على شكل طير من الطيور كالغراب أو يصنعونها على شكل الأسماك كالبطس أو على أشكال الحيوان البحرية الأخرى كالحيوت .

(١) ابن سيده المرسى : " كتاب المخصص " ج ٩ ص ٢٧ .

وفي ذلك يقول ابن خلدون في مقدمته :

” قد يحتاج إلى صناعة التجارة في إنشاء المراكب البحرية ذات الألواح والدرس وهي أجرام هندسية صنعت على قارب الحوت واعتبار سبحة في الماء بقوامه وكلكله ، ليكون ذلك الشكل أعون لها في مصادمة الماء ، وجعل لها عوض الحركة الحيوانية التي للسماك تحريك الرياح ، وربما أعينت بحركة المقاذيف كما في الأسطول “ .

وقد بلغت مقدرة العرب في صناعة السفن أن بنوها على أشكال مختلفة كالفيل والأسد والعقارب والحية والفرس وكانوا ينقشونها من الداخل والخارج بما امتازوا به من دقة الصنع وبهاء الشكل .

السفن الإسلامية والنار الإغريقية :

استعمل العرب في حروبهم البحرية النار الإغريقية (Feu grégeois) وهي في الأصل من اختراع المشاركة . فقد كان هؤلاء يستخدمون في حروبهم مزيجا سريع الالتهاب والاشتعال لم يعرفه الأوروبيون إلا في القرن السابع الميلادي . والمخترع له على ما ذكره المؤرخ جيبون (Gibbon) : هو رجل من بعلبك يسمى كالينيكوس (Callinique) نقله إليهم وكان الروم يومئذ أحوج ما يكونون إليه لمقاومة هجمات العرب عن القسطنطينية وغيرها ، وقد بالغ الروم في كثرة أسماء المواد التي يتألف منها ذلك المزيج ، فظل أمره سرا حتى اطلع عليها العرب فإذا هي مزيج من الكبريت وبعض الراتنجات والأدهان في شكل سائل يطلقونه من أسطوانة نحاسية مستطيلة موضوعة في مقدم السفينة فيقذفون منها السائل مشتعلا أو يطلقونه على شكل كرات مشتعلة أو قطع من الكتان المدهون بالنفط فيقع على السفن ويحرقها ، ومن مميزات هذه النار أنها كانت تشتعل في الماء والهواء كالنفط وتدمر أهدافها ولذلك سميت أيضا ” بالنار البحرية “ .

اختراع البوصلة والبارود :

لما تقدم العرب في الحضارة اخترعوا بيت الإبرة (البوصلة) التي سهلت الأسفار البحرية وتقدم بها فن الملاحة ولم يقتصر على استعمالها في السفن بل استعمالها أيضا في أسفار البر وضبط محارب الصلاة .

كذلك اخترعوا صناعة بارود المدافع والأسلحة النارية وسبقوا جميع الأمم إلى استخدامها ، إذ ثبت أن العرب استعمالوه سنة ٩٠٦ وكانوا يسمونه «الثلج الهندي» وهم الذين نقلوه إلى الاندلس واستعملوه في محاصرة جزيرة صقلية سنة ١٢٧٣ واستعمله صاحب غرناطة في حصار باجة سنة ١٣١٢ وسنة ١٣٢٥ ثم نقله عن العرب في القرن الثالث عشر الميلادي روجيه باكون الإنجليزي وغيره من الكيميائيين أما الافرنج فاستخدموه لأول مرة في وقعة كريسى (Crécy) سنة ١٣٤٦ .

السفن الحربية النهرية :

استعمل العرب في ذلك العصر في حروبهم النهرية أنواعا كثيرة من السفائن الحربية والنقلية ، ومما استعمالوه في دجلة والفرات الشذوات والمسيريات والصلاص والمعاير والشبارات والسنايك .

ولما امتدت فتوحاتهم في إفريقية إلى ما بعد الصحراء الكبرى أخذوا يرسلون أنواعا من هذه المراكب مفككة على ظهور الابل إلى نهر النيجر لاستعمالها هنالك . وصار المسلمون في هذه الأوقات سلاطين البحر كما كانوا سلاطين البر ، فقد بلغت المراكب الحربية في مصر وحدها في أيام المعز لدين الله الفاطمي ستمائة وحدة وكانت أساطيلها في غاية المنعة تجوب البحار ذاهبة آية ،

المناورات البحرية :

كانت الأساطيل الاسلامية تجرى الألعاب والحركات المعروفة الآن بالمناورات البحرية الحربية أمام الخلفاء والملوك في الأعياد والمواسم الرسمية وفي وداع الأسطول

وسفره إلى الحرب وفي عودته منها ، فكانوا يحتفلون به احتفالا عظيما يحضره جميع
الأمراء وكبار رجال الدولة وتشهده الرعية ، فكانت الأساطيل تقوم بألعاب مدهشة
فتمثل الحروب البحرية وحركاتها المتقنة وهي مزينة بأسلحتها ولبودها ، وما فيها
من المنجنقات فيرمى بها وتتحد السفن والمراكب وتقلع وتفعل سائر ما تفعله
عند لقاء العدو^(١) .

معدات السفن الحربية :

كان من معدات السفن الحربية عند العرب الرماح والعصى والتراس والزرد
والدرق والخوذ والعزادات .

والعرادة أصغر من المنجنق وترمى بالحجارة أو السهام المرمى البعيد وقد تستخدم
لقذف قدور النفط أو العقارب أو نحوها من آلات الأذى ، فإن كانت المقذوفات
خفيفة ثقلوها بالرصاص ، وإن كانت من السوائل كالنفط ونحوه اتخذوا لها كفة
كالكأس وعلقوها بالسلاسل .

ومن معدات السفن الحربية البسليقات وهي سلاسل في رؤوسها رقانة حديد ،
والكلاليب التي يلقونها إذا دنوا من مراكب العدو فيوقفونها ثم يجذبونها إليهم
ويرمون عليها ألواحا كالجسور ويهجمون عليها ويقاتلون على ظهرها ، وإذا كان
العدو قويا أبطل فعل الكلاليب بفأس ثقيل من الفولاذ يضربون به الكلاليب
فتقطع .

وكانوا يجعلون في أعلى الصواري صناديق مفتوحة من أعلاها يسمونها «التوابيت»
يصعد إليها الرجال قبل ملاقات العدو فيقيمون فيها للكشف ومعهم حجارة صغيرة
في مخلاة معلقة بجانب الصندوق فيرمون العدو بالأحجار وهم مستورون بالصناديق .
وقد يكون مع بعضهم بدل الحجارة قوارير النفط للاشعال (وهي قدور ونحوها يجعل

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٤٧٣ و ٤٨٠ .

فيها النفط ويرمى بها على السفن والقلاع لإحراقها) أو جرار النورة (وهو مسحوق ناعم من مزيج الكلس والزرنيخ يرمون بها مراكب الأعداء فيعمى الرجال بغبارها وقد تلهب عليهم إذا تبيدت) ، وأخيرا يرمون عليهم قدور الحيات والعقارب أو قدور الصابون اللين الذي يزلق أقدامهم .

وكانوا يعلقون حول المراكب من الخارج الجلود أو اللبود المبللة بالخل أو بالماء والشب والنظرون لدفع أذى النفط ، وقد يحتاطون لذلك بالطين المخلوط بالبورق أو النظرون أو الخطمي المعجون بالخل نظرا لمقاومة هذه المواد فعل النفط .

وكان من احتياطاتهم في أثناء الحروب البحرية أنهم إذا جئ الليل لا يشعلون في مراكبهم نارا ولا يتركون فيها ديكا ، وإذا أرادوا المبالغة في الاختفاء أسدلوا على المراكب قلوعا زرقاء فلا تظهر من بعد . وكانوا يسمون هذه القلوع " السفاير " وهي آلات الوقاية من الطوارئ وما في معناها مما يستتر به على الأسوار والسفن التي يقع فيها القتال .

وأخيرا كانوا يجعلون في مقدم المراكب أداة كالفأس يسمونها " الجمام " وهي حديدة طويلة محدة الرأس وأسفلها مجوف كسنان الرمح . تدخل من أسفلها في خشبة كالقناة بارزة في مقدم المركب يقال لها " الاسطام " فيصير الجمام كأنه سنان رمح بارز من مقدم المركب فيجتالون في طعن المركب العدو به ، فإذا أصاب جانب المركب بقوة خرقه وخشى معه غرقه مما ينصب فيه من الماء فيبادر أصحابه بطلب الأمان^(١) .

قيادة الأساطيل عند العرب :

ذكر ابن خلدون في مقدمته أن الأساطيل الإسلامية كانت مرسوسة لصاحب السيف وتحت حكمه وكان يسمى صاحبها " ملند " وإنما اختصت هذه المرتبة بملك

(١) الحسن بن عبد الله : " آثار الأول في ترتيب الدول " ص ١٩٧ ، ونعمان ثابت : " الجندية في الدولة العباسية " ص ١٦٥ .

افريقية والمغرب لأن سلطانها امتد على ساحل البحر الرومي الجنوبي تجاه ممالك
الافرنج الذين اعتنوا بأمر ركوب البحر والحرب في الأساطيل وبها أتوا الى بلاد
البربر واستولوا عليها ، ولم يكن العرب يعرفون هذه المهنة الى أن سما سلطانهم واتصلوا
بالافرنج ، فاضطروا الى بناء السفن وأتقنوا صناعتها حتى بلغت وحدات أسطول
الأندلس أيام عبد الرحمن الناصر نحو ٢٠٠ مركب ، وكذلك بلغ أسطول افريقية
مثل هذا العدد .

وكان مرفأ الأساطيل ببجاية والمرية تجتمع فيهما السفن من سائر الممالك تحت
قيادة رجل يدبر أمر الحرب والسلاح ورئيس يدبر أمر جري السفن بالريح
أو المجاديف وأمر إرسائها ، فاذا عزموا على تجهيز أسطول اجتمعت وحداته
وشحنها السلطان برجاله ومهماته وعهد بالقيادة الى أمير من أعلى طبقات أهل مملكته
يرجعون كلهم اليه .

فانتشرت أساطيل العرب في طول البحر الرومي وعرضه وملكوا بها جزره
وغيرها من البلاد فضعفت بها شوكة الافرنج الى أن أصاب الوهن دولة العبيدية
والأموية فأتى الافرنج وملكوا جزره وسواحل الشامية واضمحلت شأن الأساطيل
في مصر والشام ولم يعودوا يعتنون به . فبطل رسم هذه الوظيفة في خلال القرن
الخامس عشر (القرن الثامن من الهجرة) ولكنها ظلت في افريقية والمغرب .

ولما استفحل أمر دولة الموحدين في القرن الثالث عشر (القرن السادس
الهجري) أقاموا خطة الأسطول على أتم ما عرف وأعظم ماعهد وكان قائد أسطولهم
أحمد الصقلي أصله من جزيرة جربة من سدو يكش ، وأسره الافرنج وربوه ثم استخلصه
صاحب صقلية واستكفاه ثم مات وولى ابنه فأسقطه أحمد وخاف عاقبة الأمر ففر
الى تونس ونزل على بنى عبد المؤمن بها وسار الى مرا كش فتلقيه الخليفة يوسف
ابن عبد المؤمن بالكرم وأجزل صلته وقلده أمر أساطيله ، فكانت له آثار في الجهاد



١٢ - شانية من شواني العرب



وأخبار ومقامات مذكورة في دولة الموحدين ، وبلغ أمر الأساطيل على عهده بالكثرة والاستجادة ما لم يبلغ من قبل ولا من بعد .

ولما استنجد صلاح الدين الأيوبي بأساطيل الموحدين في الحروب الصليبية ليغلب بها أساطيل الافرنج لم تجبه الى طلبه مع أنه لم يكن في الاسلام قوة بحرية غير قوة الموحدين ، ثم لما أصاب الضعف دول الغرب بعد سقوط الموحدين وبني مرين ضعفت أساطيل المسلمين وقويت أساطيل الافرنج وكثرت ، حتى أصبح المسلمون في البحر غرباء لإهمالهم أمر قيادتها إلا على بعض السواحل .

غير أن الرتبة بقيت في الغرب لغاية القرن الخامس عشر وأوائل القرن السادس عشر (القرن الثامن وأوائل القرن التاسع للهجرة) وحافظ ملوكه على رسمها وإدارتها استعدادا لما قد يضطرونهم الى الحرب البحرية إذ كانوا يعتقدون أنه لا بد لهم إن آجلا وإن عاجلا من ركوب البحر للاستيلاء على بلاد الافرنج والتوغل في أرجائها .

الأسطول المصري في العصر العربي :

أما الأسطول المصري في العصر العربي فكانت وحداته على نوعين : حربية ونيلية ، فالسفن الحربية هي التي كانت تبني لغزو العدو وتشحن بالسلاح وآلات الحرب والمقاتلة فتحرر من الاسكندرية ودمياط وتنيس والفرما إلى الحرب وجهاد الروم وغيرهم .

أما السفن النيلية فإنها كانت تبني لتجري في النيل صاعدة إلى أعلى الصعيد ومنحدرة إلى مصب النهر حاملة الغلال والأخشاب وغيرها .

وكانت هذه المراكب على نوعيها تصنع بدور صناعة السفن ، وكان بعضها يسير بالمجاديف وبعضها يسير بالمجاديف والأشرعة معا ، وكان كل ملاح يحمل درعا من الفولاذ وترسا مخصوصا وأسلحة أخرى بيضاء ، وكان لبعض السفن أشرعة

مثلثة ولبعضها أشعة مربعة ، كما كان بعضها يتركب من طبقة وغيرها يتركب من طبقتين .

وكانت الحكومة تحصل ضرائب غير عادية لتجهيز الأسطول وتختار المستخدمين اللازمين للأسطول من بحارة وغيرهم من أصحاب المهن المختلفة كالنجارين من طبقة معينة ، ولكي يتوفر لها العدد اللازم من الاختصاصيين كانت تفرض على طائفة من الشعب أن تحترف حرفا معينة ربما كانت ورائية في بعض الأسر ، وهذا يفسر بجلاء مهارة المصريين الخاصة في صناعة السفن ، فالمرآكب الأولى التي صنعت في الاسلام لم تكن إلا في مصر بالقساط وبالقلزم على الخصوص ، ولم تمض أربعون سنة بعد فتح مصر حتى بلغت مصروفات الأسطول ٧,٠٠٠ دينار سنوياً . وتوالى غارات البيزنطيين على الشواطئ الاسلامية حمل الخليفة على زيادة دور الصناعة فأمر بإنشاء واحدة بهـ^(٥) كما مستعينا بالنجارين المصريين وأخرى بتونس على يد ثلاثة آلاف قبطنى جىء بهم من مصر .^(٦)

(١) الأسطول المصرى من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونية (٦٤٠ — ٨٦٨) :

تناول هذه الفترة مائتين وثمانيا وعشرين سنة انتقل حكم مصر في خلالها إلى الخلفاء الراشدين (في سنة ٦٤٠) وإلى الأمويين (في سنة ٦٦١) وإلى العباسيين (في سنة ٧٥٠) .

- (١) جروهمان : "أوراق البردى العربية" ج ١ ص ٦٠ .
- (٢) جروهمان : "أوراق البردى العربية" ج ١ ص ٦٧ .
- (٣) جروهمان : "أوراق البردى العربية" ج ١ ص ٦٧ .
- (٤) يساوى الدينار نصف جنيته تقريبا .
- (٥) البلاذرى : ص ١١٧ .
- (٦) البكرى "وصف أفريقيا" ص ٨٤ ، وجاستون فييت : "المواصلات في مصر" في "مصر الاسلامية" ص ٣٣ .

وقد اشتهرت مصر في ذلك العصر بصناعة المراكب النهرية التي كانت تسير في النيل حاملة حاصلات البلاد ، بين جهات الوجهين البحري والقبلي ، وتسير في خليج أمير المؤمنين ناقلة الغلال من مصر الى الحجاز ، كما اشتهرت أيضا بصناعة السفن التي تكون منها الأسطول المصري ، وأصبحت مصر مركزا مهما لصناعة السفن اللازمة لأسطول الخلافة . وصار اسم الصناعة في مصر يدل على المكان الذي تبني فيه السفن الحديدية ، وأسس مسلمة بن مخلد عندما ولي على مصر دارا لصناعة السفن بجزيرة الروضة في سنة ٧٧١ (١٥٤ هـ)^(١) وسميت جزيرة الروضة ” جزيرة الصناعة “ وأظهر العمال المصريون مهارة فائقة في صناعة السفن ، حتى كان يستعان بهم في المشروعات البحرية العامة للدولة الاسلامية .

وقعة ذات الصواري (٢٩ أغسطس سنة ٦٥٤) :

لعل أول انتصار بحري أحرزه الأسطول المصري في ذلك العهد عند قدوم الامبراطور البيزنطي قنسطانت الثاني بن هرقل (Constant II, fils d'Héraclius) لغزو الاسكندرية في التاسع والعشرين من أغسطس سنة ٦٥٤ على رأس أسطول مكون من نحو ١,٠٠٠ سفينة وفي رواية أخرى ٥٠٠ فقط ، فدارت بين مراكب عبد الله بن سعد بن أبي سرح صاحب مصر ومراكب الروم معركة بحرية حاسمة عرفت في المراجع العربية ” بغزوة ذات الصواري “ لكثرة ساريات السفن التي التحمت في القتال ، واشتهرت في المصادر الأوروبية بوقعة فونيكة (Phoenicus) لوقوعها بالقرب من ثغر فونيكة غربي الاسكندرية .

وقد اشترك معاوية في هذه الموقعة البحرية إذ أنه لما بلغه مقدم ابن هرقل نخرج من الشام بأسطوله وانضمت وحداته الى مراكب عبد الله بن سعد ، فقربا سفينهما وربط بعضهما ببعض ولاقا الروم جبهة واحدة ، فاقتلوا بالسيوف والخنجر

(١) المقرئى : ” المواظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار “ ج ١ ص ٣٠١ .

(٢) على ابراهيم حسن : ” مصر في العصور الوسطى “ ص ٣٠٨ .

وقتل عدد وفير من الفريقين المتحاربين الى أن انهزم ابن هرقل جريحا ولم ينج من الروم إلا الشريد^(١) ، وقد وصف المقرئ هذه الواقعة فقال :

”قدم قسطنطين بن هرقل لغزو الاسكندرية سنة ٣٤ هـ على رأس أسطول من نحو ١٠٠٠ سفينة، وكان عبد الله بن سعد قد أنزل نصف جنوده الى البحر ثم فوجئ بقدوم العدو وعلم من أحد الرسل أو المراقبين أن الروم أقبلوا في ألف مركب بقيادة قسطنطين بن هرقل ، وكانت مراكب المسلمين مائتي مركب ونيفا فقام عبد الله بن سعد بين ظهرا نى الناس فقال : ” بلغنى أن ابن هرقل قد أقبل عليكم فى ألف مركب فأشيروا علىّ “. فما كلمه رجل من المسلمين ، بخلس قليلا لترجع إليهم أفئدتهم ، ثم قام ثانية فكلبهم فما كلمه أحد منهم بخلس . ثم قام الثالثة فقال : ” إنه لم يبق شئ فأشيروا علىّ “ فقام رجل من أهل المدينة كان متطوعا مع عبد الله ابن سعد فقال : ” أيها الأمير إن الله مع الصابرين “ فقال عبد الله : ” اركبوا “. فركبوا وانما فى مركب نصف شحنته لأنه قد خرج النصف الآخر الى البر .

”فلقوهم فاقتتلوا بالنبل والنشاب وتأخر ابن هرقل لثلا تصبيه الهزيمة وجعلت القوارب تختلف إليه بالأخبار . فقال : ” ما فعلوا ؟ “ قالوا : ” قد اقتتلوا بالنبل والنشاب “. فقال : ” غلبت الروم “. ثم أتوه فقال : ” ما فعلوا ؟ “ قالوا : ” قد نفدت الحجارة وربطوا المراكب بعضها ببعض يقتتلون بالسيوف “ قال : ” غلبت الروم “.

فقرن مركب عبد الله يومئذ بمركب من مراكب العدو ، فكان مركب العدو يجر مركب عبد الله اليهم ، فقام علقمة بن يزيد العطيفى وكان مع عبد الله بن سعد فى المركب ف ضرب السلسلة بسيفه فقطعها ، فسأل عبد الله امرأته بعد ذلك بسياسة بنت حمزة بن يشرح وكانت مع عبد الله يومئذ — وكان العرب يستصحبون نساءهم فى المراكب — ” من رأيت أشد قتلا ؟ “ قالت : ” علقمة صاحب السلسلة “

(١) ابن الأثير : ” الكامل فى التاريخ “ ج ٣ ص ٤٨ (طبعة بولاق) .

(٢) إن صح اسم قسطنطين (Constant) لا قسطنطين (Constantin) .

وكان عبد الله قد خطب بسيسة إلى أبيها فقال : " إن علقمة قد خطبها وله على-
فيها رأى ، فإن تركها أفعل " . فكلّم عبد الله علقمة فتركها ، فترجّعها عبد الله بن
سعد ثم هلك عنها عبد الله فترجّعها بعده علقمة بن يزيد .^(١)

عناية المصريين بالأسطول على أثر نزول الروم دميّاط (٢٩
أغسطس سنة ٨٥٢) :

على أن البحرية المصرية لم يكن لها شأن يذكر بعد وقعة ذات الصواري حتى
تكرر هجوم أساطيل الروم على دميّاط ، ففي خلافة هشام بن عبد الملك نزل الروم
دميّاط في سنة ٧٣٩ (١٢١ هـ) في ثلثائة وستين مركباً فقتلوا وسبوا .^(٢) وفي بداية
خلافة المتوكل على الله أبي الفضل جعفر بن المعتصم وأمير مصر يومئذ عنبسة بن
اسحاق بن شمر المعين من قبل الخليفة المتوكل على الله العباسي ، نزل الروم دميّاط
في ٢٩ أغسطس سنة ٨٥٢ على رأس ثلثائة مركب وسبوا ستمائة امرأة ونهبوا
الدور وأحرقوا المخازن ثم خرجوا مستفزعين إلى البحر فكان هذا الحادث مثار عناية
المصريين بإنشاء أسطول يزودون به عن موانئهم ويصدون به إغارات الأعداء
على شواطئهم .

"فوقع الاهتمام من ذلك الوقت بأمر الأسطول وصار من أهم ما يعمل بمصر
وأنشئت الشواني برسم الأسطول وجعلت الأرزاق لغزاة البحر كما هي لغزاة البر ،
وانتدب الأمراء له الرماة فاجتهد الناس بمصر في تعليم أولادهم الرماية وجميع أنواع
المحاربة ، وانتخب له القواد العارفون لمحاربة العدو ، وكان لا ينزل في رجال الأسطول
غشيم ولا جاهل بأمور الحرب ، هذا وللناس إذ ذاك رغبة في جهاد أعداء الله
 وإقامة دينه ، لا جرم أنه كان لخدم الأسطول حرمة ومكانة ، ولكل أحد من

(١) المقرئى : " المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ١٦٩ .

(٢) المقرئى : " المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢١٤ .

(٣) المقرئى : " المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢١٤ .

الناس رغبة في أن يُعَدَّ من جملتهم فيسعى بالوسائل حتى يستقر فيه . وكان غزو الأسطول بلاد العدو وما شئت به كتب التاريخ^(١) . وفي سنة ٨٥٤ أمر المتوكل ببناء حصون على ساحل البحر الأبيض المتوسط لصدة غزوات الروم ، فبدأ في ٥ فبراير سنة ٨٥٤ بإنشاء حصن دمياط ، ثم شيد حصنين آخرين : أحدهما في الفرما ، والآخر في تليس .

(ب) الأسطول المصرى في عهد الدولة الطولونية (٨٦٨ — ٩٣٤):

لما تولى أحمد بن طولون ملك مصر في سنة ٨٧٠ توفى على الأخذ بناصية الأسطول ، فزاد في بناء السفن وتجهيزها بالآلات وإحاطتها بسياج وأسوار متينة ، وكان مقر دار صناعة السفن لا يزال بجزيرة الروضة . وبناء السفن في مصر كان له شأن عظيم في ذلك العهد ، فقد ألقت أوراق البردى شعاعا من النور على تلك الصناعات الزاهرة وتوهت بمهارة المصريين من عمال وصناع وملاحين ، كما سجلت تقدير الحكومة الإسلامية المركزية لذلك التفوق الملحوظ .

وقد كان لسكان مصر ولا سيما الأقباط الفضل في بناء السفن وتشديد دور الصناعة في وادى النيل وفي تونس وفي الشام وخاصة عند إنشائها^(٢) .

وقد استمرت صناعة السفن بجزيرة الروضة طوال عهد الدولة الطولونية . ولم يقتصر نشاط المصريين على إعداد قطع الأسطول المصرى ، بل كان الوالى يرسل الملاحين المصريين للعمل في أسطول المغرب أو في أسطول المشرق والمساهمة في المشروعات العامة للدولة الإسلامية .

وقد وصف المقرئى الأسطول المصرى في ذلك العصر بقوله : ” بنى ابن طولون أسطولا يتألف من مائة مركب حربية سوى ما يضاف إليها من العلابيات والجمائم والعشاريات والسنايك والزوارق وقوارب الخدمة “^(٣) .

(١) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار “ ج ٢ ص ١٩١ .

(٢) زكى محمد حسن : ” مصر والحضارة الإسلامية “ ص ٣٥ — ٣٦ .

(٣) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار “ ج ١ ص ٣٢٢ .

ولما توفي ابن طولون في سنة ٨٨٤ خلف من المراكب الحربية المصرية ألفا . وبعد وفاة نُحَارَوِيه بن طولون انتهز الخليفة العباسي المكتفى بالله حالة الضعف التي وصلت اليها مصر وقتئذ فرصة سانحة لاستردادها من أيدي الطولونيين فأعد أسطولا وجهه إلى مصر فبلغ تنيس حيث ألتقى بالأسطول المصري ودارت معركة بحرية بينهما حلت على أثرها الهزيمة بالمصريين ووقعت تنيس ودمياط في قبضة القائد العباسي محمد بن سليمان الكاتب ، وفر هارون بن نحرأويه إلى مدينة العبّاسة (بجوار الزقازيق) حيث قتله عمه شيان وعدى ، وخلفه أولهما شيان ابن أحمد بن طولون على ولاية مصر . وفي عهده دخل محمد بن سليمان الكاتب مدينة "القطائع" وأعاد مصر إلى سلطان العباسيين إلى أن جاءها الاخشيديون .

(ج) الأسطول المصري في عهد الدولة الإخشيدية (٩٣٤-٩٦٩):

وفي عهد الاخشيديين عني محمد بن طُغْج الاخشيدى بإنشاء المراكب الحربية وفي منتصف القرن العاشر الميلادي نقل جزءا من دار صناعة السفن من الروضة إلى مدينة القسطنطينية في دار عرفت باسم "صناعة السفن" ، وغدت السفن الحربية والتجارية تصنع في دار صناعة مصر تارة وفي دار صناعة الجزيرة تارة أخرى ، ولما كثرت الفتن على أثر وفاة كافور الاخشيدى نزل الروم دمياط في العاشر من شهر يونيه سنة ٩٥٨ في بضع وعشرين مراكبا فقتلوا وأسروا مائة وخمسين من أهلها .

(د) الأسطول المصري في عهد الدولة الفاطمية (٩٦٩-١١٧١):

وفي عهد الفاطميين كان ميناء مصر هو المَقْص ، وهو ضيعة كانت واقعة على النيل تعرف بأمر دُنين ، وقد جعلها الخليفة المعز مرفأ صناعيا ، وكانت تسمى "المكس" نظر الإقامة صاحب المكس والعشار فيها ثم قلبت فقبل المكس ، والمكس دراهم كانت تؤخذ من بائعي السلع في الأسواق ، وتسمى أيضا المكسم ، ويحتمل أن يكون هذا اللفظ مشتقا من رجل روماني اسمه مكسيموس .

ولما هدد البيزنطيون الشام — وكانت تابعة لمصر — وعاشوا في أرضها فسادا واستولوا على كثير من أمهات المدن مثل أنطاكية وحلب ، زاد اهتمام المعز لدين الله بالأسطول المصري ، فأنشأ هو ومن خلفه من الخلفاء الفاطميين المراكب الحربية في دار صناعة مصر وفي الاسكندرية وفي دمياط . وكانت تسير بعض وحداتها الى الموانئ السورية مثل عكا وصور وعسقلان وتلقى مراسها فيها ، كما كانت تقلع الى عيذاب على البحر الأحمر .

وقد أنشأ المعز دارا لصناعة السفن بالمقس بنى فيها ستمائة مركب ، وصفها المؤرخ المصري عز الملك المسيحي بقوله : ” انه لم ير مثلها فيما تقدم كبرا وثاقا وحسنا “^(١) .

وكان على رأس الأسطول في ذلك العصر عشرة قواد ، عليهم رئيس هو ” قائد القواد “ وكان يسمى في عهد الفاطميين ” أمير الجيوش “ ، ولم يزل الأسطول المصري محل عناية الخلفاء الفاطميين حتى بلغ عدد جنود البحرية في أيامهم خمسة آلاف ، لهم الرواتب المعينة ، منهم عشرة قواد رتب كل واحد منهم من ١٠ الى ٣٠ ديناراً ، ومنهم أقل من ذلك الى دينارين وهى أقلها ، ولهم إقطاعات كانوا يسمونها أبواب الغزاة ؛ وكانوا ينتخبون أحد هؤلاء القواد رئيساً للأسطول ، فإذا ساروا الى الغزو كان هو أمرهم وناهيهم ، ومع هذا الرئيس أمير كبير من أمراء الدولة . وأما النفقة على غزاة الأساطيل ، فكان الخليفة يتولى توزيعها بنفسه بحضور الوزير مبالغاً في إكرام رجال البحر ورفع منزلتهم . وبلغت المراكب في أيام المعز لدين الله مائتي قطعة ثم نقصت من بعده حتى أصبحت مائة قطعة . وكانوا يحتفلون بإقلاع الأسطول الى الغزو احتفالاً شائعاً يحضره الخليفة ، فيجلس في منظره معدة له على ساحل النيل بالمقس لسوداع الأسطول ، فيجىء القواد بالمراكب الى هناك وهى مزينة بأسلحتها وبنورها ؛

(١) على ابراهيم حسن : ” مصر في العصور الوسطى “ ص ٣٢٢ .

وفيهما المنجنقات ، فيرمى بها فتتهدر المراكب وتقلع وتفعل ما تفعله لو كانت في حرب ، وهو ما يعبرون عنه اليوم بالمناورة ، ثم يحضر الرئيس والمقدم بين يدي الخليفة فيودعهما ويدعو لهما ، ويعطى المقدم مائة دينار والرئيس عشرين ديناراً ، وكانوا يحتفلون مثل هذا الاحتفال عند عودة الأسطول من الغزو^(١) .

وفي أيام الخليفة المستنصر بالله الفاطمي ، وفي عهد وزيره الأفضل شاهنشاه ابن أمير الجيوش بدر الجمالي بدأ الصليبيون يغيرون على سواحل بلاد الشام ، فاستولوا على أنطاكية ووصلوا الى بيت المقدس ، فخرج الأفضل لحربهم والتقى بهم في عسقلان سنة ١١٠٠ (٤٩٣ هـ) فدارت الدائرة على الفاطميين ، وظل الصليبيون يواصلون فتوحاتهم حتى استولوا على ثغور شواطئ الشام وفلسطين ، فوقعت عكا في قبضتهم في سنة ١١٠٣ ، وطرابلس في سنة ١١٠٨ ، وبيروت في سنة ١١٠٩ ، وصيدا في سنة ١١١٠ .

وقد بلغت الجلاء ببودوين الثاني ملك القدس (Baudouin II) بأن أقلع على رأس أسطوله الى شواطئ مصر فبلغ القرما في سنة ١١١٥ ، وعاود الصليبيون فتح الموالي السورية فاحتلوا صور في سنة ١١٢٤ ، فأرادت مصر أن تساهم بأسطولها في الدفاع عن تلك الموالي فأنفذت اليها ثمانين من مراكبها ، ولكن البنادقة كانوا لهم بالمرصاد فانقضوا عليها في أثناء سنة ١١٢٥ (٥١٧ هـ) وأغرقوها في عرض البحر^(٢) .

وفي أيام الخليفة الفاتن بنصر الله عيسى ووزيره الصالح طلائع بن رزيك نزل الروم دمياط في أثناء شهر أغسطس سنة ١١٥٥ (جمادى الآخرة سنة ٥٥٠ هـ)

(١) جودجي زيدان : " تاريخ التمدن الإسلامي " ج ١ ص ١٩٦ ، والمقرزي : " المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ١٩٣ .

(٢) جاستون فيت : " الموجز في تاريخ مصر " ج ٢ " مصر الإسلامية " ص ١٩٠ ، ولويس مابورج : " تاريخ الحروب الصليبية " ج ١ ص ٤٠٠ (طبع بباريس سنة ١٦٨١) ، ومينسو : " تاريخ الحروب الصليبية " ص ٨٠ و ٨٢ .

في نحو ستين مركبا بعث بها غليوم الأول بن روجيه جويسكار الثاني النورماندى صاحب صقلية فعاثوا فيها فسادا وقتلوا وسبوا ونزلوا تنيس ورشيد والاسكندرية وأكثروا من السلب والنهب .

ولما كانت خلافة العاضد لدين الله ووزيره شاور بن مجير السعدى نزل أمورى (Amaury) ملك الفرنج بركة الحبش في سنة ١١٦٨ في عشرين شونة ، وضرب الحصار حول القاهرة وقتر على أهلها المال ، فأمر شاور بإحراق مصر وإضرار النار في القسطنط ، فأكلت النيران مبانيها ومنازلها ، ونهب العبيد ما امتدت اليه أيديهم ، وواصل أمورى زحفه في البلاد فترل تنيس وأشموم ومنية غمر وقتل فيها وأسروسي^(١) .

هذا وقد كان في الهندساوية وسفط ريشين والأشموين والاسيوطية والأنجمية والقوصية من أعمال الوجه القبلى في العصر الفاطمى أشجار لا تحصى من نوع السنط ، لها حراس يحونها حتى يعمل منها مراكب الأسطول ، ولا يقطع منها إلا ما تدعو الحاجة اليه ، وكان فيها ما تبلغ قيمة العود الواحد منه مائة دينار^(٢) .

(هـ) الأسطول المصرى في عهد الدولة الأيوبية (١١٧١ - ١٢٥٠) :

ولما دالت الدولة الفاطمية في سنة ١١٧١ ، وانتقلت السلطة الى صلاح الدين يوسف بن أيوب مؤسس الدولة الأيوبية خصّ الأسطول بكامل عنايته ، وأفرد له ديوانا خاصا أسماه "ديوان الأسطول" وأقرّله ميزانية خاصة من خراج الفيوم وأعمالها وكثير من البلدان مثل بهتم والأميرية وأوسيم ، وأضاف إليها ما تحصل من أشجار السنط ، وكان ثمن العود منه يصل الى مائة دينار أحيانا وزاد عليه النظرون الذى بلغ خرجه ٨,٠٠٠ دينار ، وأموال الزكاة التى كانت تزيد على

(١) المقرئى : "الموعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٢١٧ و ٢٣٨ .

(٢) المقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ١١٠ .

٥٠,٠٠٠ دينار. ونُصِّب صلاح الدين على رأس الديوان الجديد أخاه الملك العادل
أبا بكر محمد بن أيوب. وقد نال الأسطول الأيوبي من النصر المبين ما توج به رأس
مصر والاسلام بأكاليل العز والفخار ، وسطره له التاريخ بحروف من ذهب^(١).

موقعة الاسكندرية البحرية على أثر هجوم الأسطول الصقلي على الثغر
(يوليه سنة ١١٧٤) :

اعترضت صلاح الدين الأيوبي عقبات عدة في سبيل تبوؤه منصب الوزارة
في مصر أهمها حركة عصيان حامل لواءها الشاعر عُمارة بن أبي الحسن اليمنى الذى
كان يسعى بكل قواه الى إعادة الحكم الى الدولة الفاطمية ، إذ كان الأيوبيون
في نظره مغتصبين للعرش الفاطمى . وقد استطاع عُمارة أن يضم الى حركته
كثيرا ممن جمع بينهم الحقد على الدولة الأيوبية ومن تأثرت موارده المالية نتيجة
قيامها ، فجمع حوله كثيرا من السودانيين وبعض التركان الحاقدين وبعضا من
قواد صلاح الدين الحاسدين له وكذلك بعضا من كبار موظفى الدولة .

على أن أخطر ما أنطوت عليه تلك الحركة اتفاق عمارة اليمنى مع ملك صقلية
النورماندى غليوم الثانى^(٢) على مهاجمة الشواطئ المصرية فى الوقت الذى تشب فيه
الثورة ضد الأيوبيين فى القاهرة .

وبناء على هذا الاتفاق أرسل ملك صقلية فى خلال شهر يوليه سنة ١١٧٤
(٥٧٠ هـ) أسطولا كبيرا مكونا من ٢٨٢ قطعة ، حاصر ثغر الاسكندرية بالمجانيق
والدبابات ثلاث أيام متواليات استبسلت فى أثناءها حامية الاسكندرية وقاومت
عدوان الغزاة بكل شجاعة .

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٣ ص ١٩٤ ، وعلى ابراهيم
حسن : "مصر فى العصور الوسطى" ص ٣٥٨ .

(٢) هو غليوم الثانى بن غليوم الأول بن روجيه جويسكار الثانى مؤسس مملكة النورماندين فى جزيرة
صقلية منذ سنة ١١٠٣ بعد التغلب على دولة المسلمين بها بقليل .

غير أن الاسكندرية كادت تنوء تحت شدة الفتك ، لما أعلن صلاح الدين أنه سيمدها بالعتاد والذخيرة ، فأوجس الأعداء خيفة ورفعوا الحصار ولاذوا بالفرار بعد أن تكبدوا خسائر فادحة على أثر هجوم شنه عليهم الأسطول المصري ^(١) .

وفي هذا يقول المقرئ :

” وفي سنة تسع وستين وخمسمائة نزل أسطول الفرنج بصقلية على أثر الاسكندرية لأربع بقين من ذى الحجة بغتة (أى فى ٢٩ يولييه سنة ١١٧٤ م) ، وكان الذى جهز هذا الأسطول غليالم بن غليالم بن رجار ممتلك صقلية ، ولى ملك صقلية بعد أبيه فى سنة ستين وخمسمائة (أى سنة ١١٦٤ م) وهو صغير ، فكفلته أمه وتولى التدبير خادم اسمه بآثر مدة سنة ثم فسر إلى السيد بن يعقوب يوسف بن عبد المؤمن صاحب البلاد المغربية ، ثم استبد غليالم بتدبير ملكه واحتفل فى سنة إحدى وسبعين (أى سنة ١١٧٤ م) بهارة هذا الأسطول ، فاجتمع له ما لم يجتمع لحدّه رجار ، وحمل فى الطرائد ألف فارس وقدم على الأسطول رجلا من دولته يسمى أكيم مودقة (Akim Modhaka) وقصد الاسكندرية ومات غليالم فى سنة إحدى وثمانين وخمسمائة (أى ١١٨٥ م) ، ولما أرسى هذا الأسطول فى البحر أنزلوا من طرائدهم ستا وثلاثين طريدة تحمل الخيل ومائتى شبنى فى كل شبنى مائة وخمسون رجلا ، وعدة السفن التى تحمل آلات الحرب والحصار ست سفن والتى تحمل الأزواد والرجال أربعون مركبا ، فكانوا نحو الخمسين ألف رجل . ونزلوا على البر مما بلى المنارة وحملوا على المسلمين حتى أوصلوهم إلى الصور وقتل من المسلمين سبعة . وزحفت مراكب الفرنج إلى الميناء وكان بها مراكب المسلمين حتى أوصلوهم وغلبوا على البر وخيموا به فأصبح لهم على البر ثلثمائة خيمة ، وزحفوا

(١) على ابراهيم حسن : ” مصر فى العصور الوسطى ” ص ١٢٤ .

(٢) الصحيح ان اسمه (Stephen of Perch) ولم يكن خادما بل هو ابن عم الملكة مارجريت (Marguerite) أم الملك غليوم الثانى .

لحصار البلد ونصبوا ثلاث دبابات بكاشتها^(١) بجاراً تضرب بحجارة سود عظيمة . وكان السلطان على فاقوس فبلغه الخبر ثالث يوم نزول الفرنج (أى فى أول أغسطس سنة ١١٧٤) ، فشرع فى تجهيز العساكر والقتال والرمي بالمجانيق مستمر ، فوصلت العساكر وفتحت الأبواب ، وهاجم المسلمون الفرنج وحرقوا الدبابات وأيدهم الله بنصره ، واستمر القتال يوم الأربعاء إلى العصر ، وهو الرابع من نزول الفرنج (أى الثانى من شهر أغسطس سنة ١١٧٤) ، ثم حلوا حملة ثانية عند اختلاط الظلام على الخيام فتسلموها بما فيها وقتلوا من الرجال عددا كثيرا ومن الفرسان ، فاقتحم المسلمون البحر وأخذوا عدة مراكب نسفوها ، ففرقت وولت بقية المراكب منهزمة . وقتل كثير من الفرنج وغنم المسلمون من الآلات والأمتعة والأسلحة ما لا يقدر على مثله إلا بعناء ، وأقلع باقى الفرنج فى مستهل سنة سبعين^(٢) (أى فى منتصف عام ١١٧٤) .

وقعة مرج عيون (سنة ١١٧٩) :

وفى شهر مارس سنة ١١٨٧ (شوال سنة ٥٧٣ هـ) سار صلاح الدين قاصدا سوريا فتنزل دمشق وتقل من بلد إلى آخر ونازل الصليبيين فى حماه وانتصر عليهم فى شهر أغسطس سنة ١١٧٨ ، وفى ٩ يونيه سنة ١١٧٩ علم صلاح الدين بأن الصليبيين قد خرجوا إلى الحرب . فالتقى بهم وتقاتلوا قتالا شديدا فى موقعة مرج عيون ، وانتصر المسلمون على الصليبيين وأسرت فرسانهم وانهزم رجالهم ، وقد

(١) الدبابات جمع دبابة وكانت عبارة عن شبه برج متحرك له أحيانا أربعة أدوار أوها من الخشب وثانها من الرصاص وثالثها من الحديد ورابعها من النحاس الأصفر . ويحرك هذا البرج الهائل على عجلات وتصل إلى طبقاته الجنود لمهاجمة الحصون وتسلق الأسوار . أما لفظ الكاش ففرده كبش ويجمع على كبوش وأكبش وهو آلة متصلة بالدبابة لها رأس ضخم وقرنان تدفعها الجنود نحو الأسوار لتهدمها — راجع دوزى " الملحق لقاموس المصطلحات العربية " .

(٢) المقرئى : " كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك " ج ١ ص ٥٥ - ٥٧ ، ومبشيل امارى : " المكتبة الصقلية " ج ١ ص ٥٠٨ ، وسيد على الحريرى : " كتاب الأخبار السنوية فى الحروب الصليبية " ص ١١٩ .

بلغ عدد الأسرى من الصليبيين مائتين وسبعين ونيفا عرضوا على صلاح الدين فأمر بنقلهم إلى دمشق ، وكان عدة الصليبيين عشرة آلاف فارس وانهزم ملكهم جريحا .

ومن محاسن المصادفات أنه في اليوم الذي كسر فيه الصليبيون في مرج العيون أحرز الأسطول المصرى انتصارا في البحر على سفنهم إذ ظفر ببطستين كبيرتين استولى عليهما وقادهما إلى الاسكندرية مستصحباً ألف رأس من السبي^(١) .

هجوم الأسطول المصرى على عكا (١٤ أكتوبر سنة ١١٧٩) :
وقد سار الأسطول المصرى بغزو فلسطين التى اعتصم فيها الصليبيون وينازل أساطيلهم على متن البحار ، وكانت قوة الأسطول المصرى قد زادت في تلك السنة واستخدم فيه بحارة من بلاد المغرب ممن سبق لهم غزو الافرنج ، انضموا إلى رجال البحر المصريين الأقوياء المعروفين بالشهامة والقوة ، ومراكبهم كانت كائن إلا أنها تمزق مروق السهام وروا كدهى مدائن إلا أنها تتر مر السحاب غير الجهام . فلا أعجب أن تسمى غربانا وتنتشر بين ضلوعها أجنحة الحمام وتسمى جوارى وكم يسر مجراها من النصر^(٢) .

وفي يوم ١٤ أكتوبر سنة ١١٧٩ (١١ جمادى الأولى سنة ٥٧٥ هـ) وصل الأسطول المصرى إلى ميناء عكا الذى كانت يعج بسفن الصليبيين ومراكبهم التجارية فاستولى الأسطول المصرى على عدة منها تحطيا وتكسيرا وأخلى الميناء من الباقي ، ولعل هذا النصر الباهر^(٣) لم يعهد من أسطول إسلامى فى سالف الدهر ، وما يذكر أن عساكر الأسطول المصرى قتلوا بعض رجال قلعة عكا رميا بالسهام من بعد كبير^(٣) .

-
- (١) سيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١٣٤ .
(٢) سيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١٣٥ .
(٣) سيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية فى الحروب الصليبية" ص ١٣٦ .

محاصرة الأسطول المصرى بيروت بحرا (سنة ١١٨٢) :

أصدر صلاح الدين أوامره الى الأسطول المصرى بالذهاب الى بيروت فأقبح اليها ونازلها وأغار عليها وسار صلاح الدين فوافاه اليها وضرب الحصار حولها بزا وبجراعدة أيام . وبينما هو كذلك إذ هو يتأق نبا نزول جمع عظيم من الفرنج دمياط ، كما يتلقى من مظفر الدين كوكبرى صاحب حران رسالة يطلب فيها سرعة قدومه الى الفرات ، فقام صلاح الدين من فوره وسار الى الرها فحاصرها وملكها ثم واصل سيره الى الرقة فملكها ومنها الى نصيبين والموصل وسنجار^(١) .

أما بيروت فلم تسقط في قبضة صلاح الدين إلا في السابع من شهر أغسطس سنة ١١٨٧ (٢٩ جمادى الأولى سنة ٥٨٣ هـ) .

موقعة الحوراء البحرية (سنة ١١٨٢) :

كان صلاح الدين الأيوبي قد نرج من القاهرة في أثناء عام ١١٨٢ زاحفا على الشام على رأس جيش عرمرم بغية توحيد شمل المسلمين وإعدادهم لمنازلة الصليبيين بعد أن أقام مقامه في مصر مدة غيابه أخاه الملك العادل سيف الدين . وفي سنة ١١٨٢ (٥٧٨ هـ) أرسل الملك العادل الحاجب لؤلؤا متوليا الأسطول المصرى لمحاربة الفرنج الذين حاولوا بقيادة رينودى شاتيون (Renaud de Châtillon) الاغارة على بلاد العرب فنقلوا مراكبهم على ظهور الإبل الى الأيلة وتوغلت سفنهم في البحر الأحمر ، فصعد لؤلؤ بالأمر ونقل مراكب مفككة من القاهرة وأتم تركيبها بالقلمز وأقبح منها فأدرك الفرنج في رابغ^(٢) وتقاتلوا على ساحل الحوراء^(٣) وانتصر عليهم لؤلؤ على ظهر البحر انتصارا باهرا .

(١) سيد على الحريرى : " كتاب الأخبار السنية في الحروب الصليبية " ص ١٣٩ .

(٢) رابغ : واد من أودية الحجاز .

(٣) الحوراء : كورة من كور مصر القبلية في آخر حدودها من جهة الججاز وهي على البحر شرق القلمز ، وقيل : الحوراء مرفأ سفن مصر الى المدينة — راجع يا قوت الحموى : " معجم البلدان " ج ٣ ص ٢٥٩ .

وفي هذا يقول المقرئ :

” الأمير حسام الدين لؤلؤ الحاجب كان أرمني الأصل ومن جملة أجناد مصر في أيام الخلفاء الفاطميين ، فلما استولى صلاح الدين يوسف بن أيوب على مملكة مصر خدّم تقدمة الأسطول ، وكان حينما توجه فتح وانتصر وغنم ثم ترك الجندية وزوج بناته — وكنّ أربعا — بجهاز كاف ، وأعطى ابنه ما يكفيهما ثم شرع يتصدّق بما بقي معه على الفقراء بترتيب لا خلل فيه ودواما لا سآمة منه . وكان يفرّق في كل يوم اثني عشر ألف رغيف مع قدور الطعام ، وإذا دخل شهر رمضان ضاعف ذلك وتبّّل للتفرقة من الظهر في كل يوم الى نحو صلاة العشاء الآخرة ، ويضع ثلاثة مراكب طول كل مركب أحد وعشرون ذراعا مملوءة طعاما ، ويدخل الفقراء أفواجا وهو قائم مشدود الوسط كأنه راعي غنم وفي يده مغرفة وفي الأخرى حرة سمن وهو يصلح صفوف الفقراء ويقزّب اليهم الطعام والودك ويبدأ بالرجال ثم بالنساء ثم بالصبيان ، وكان الفقراء مع كثرتهم لا يزدحمون لعلمهم أن المعروف يعمهم ، فاذا انتهت حاجة الفقراء بسط سباط للأغنياء تعجز الملوك عن مثله ، وكان له مع ذلك على الإسلام منّة توجب أن يترحم عليه المسلمون كلهم ، وهي أن فرنج الشوبك والكرك توجهوا نحو مدينة رسول الله صلى الله عليه وسلم لينبشوا قبره صلى الله عليه وسلم وينقلوا جسده الشريف المقدس الى بلادهم ويدفنوه عندهم ولا يمكنوا المسلمين من زيارته إلا يجعل ، فأنشأ البرنس أرباط صاحب الكرك سفنا حملها على البرّ الى بحر القلزم وأركب فيها الرجال وأوقف مركبين على حرزة قلعة القلزم تمنع أهلها من استقاء الماء ، فسارت الفرنج نحو عيذاب فقتلوا وأسروا ومضوا يريدون المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم ،

(١) الحرزة معناها الموضع الحصين . أما القلزم فوضع على البحر قريب من مدينة السويس الحالية وكان فرضة مصر والشام ، ومنه كانت تحمل المتاجر الى الحجاز واليمن ، ثم أصبح خرابا فتحولت التجارة الى موضع السويس — راجع ياقوت الحموي : ” معجم البلدان ” ج ٤ ص ١٥٨ — ١٦١ .

وذلك في سنة ثمان وسبعين وخمسمائة (أى في سنة ١١٨٢ م) وكان السلطان صلاح الدين يوسف بن أيوب على حران، فلما بلغه ذلك بعث الى سيف الدولة بن منقذ نائبه على مصر يأمره بتجهيز الحاجب لؤلؤ خلف العدو، فاستعد لذلك وأخذ معه قيودا وسار في طلبهم الى القلزم وعمر هناك مراكب وسار الى أيلة فوجد مراكب للفرنج، ففرقها وأسر من فيها وسار الى عيذاب وتبع الفرنج حتى أدركهم ولم يبق بينهم وبين المدينة النبوية على ساكنها أفضل الصلاة والتسليم إلا مسافة يوم، وكانوا ثلثمائة ونيفا وقد انضم اليهم عدة من العربان المرتدة، فعندما لحقهم لؤلؤ فزت العربان قرقا من سطوته ورغبة في عطيته، فانه كان قد بذل الأموال حتى أنه علق أكياس الفضة على رؤوس الرماح، فلما فزت العربان التبع الفرنج الى رأس جبل صعب المرتقى، فصعد اليهم في عشرة أنفس وضايقهم فيه نخارت قواهم بعدما كانوا معدودين من الشجعان واستسلموا فقبض عليهم وقيدهم وحملهم الى القاهرة فكان لدخولهم يوم مشهود، وتولى قتلهم الصوفية والفقهاء وأرباب الديانة بعدما ساق رجلين من أعيان الفرنج الى منى ونحرهما هناك كما تنحر البدن التي تساق هديا الى الكعبة. ولم يزل على فعل المعروف الى أن مات في اليوم التاسع من جمادى الآخرة سنة ست وتسعين وخمسمائة (أى ٢٧ مارس سنة ١٢٠٠) ودفن بتربيته من القرافة^(١).

وزاد على ذلك المقرئ في "كتاب السلوك" فقال :

"وفي سنة ثمان وسبعين وخمسمائة (أى في سنة ١١٨٢ م) قصد الفرنج بلاد المجر، وأنشأ البرنس أرناط صاحب الكرك سفنا وحملها على البر الى بحر القلزم وأركب فيها الرجال، وأوقف منها مركبين على حرزة قلعة القلزم لمنع أهلها من استقاء الماء وسارت البقية نحو عيذاب، فقتلوا وأسروا وأحرقوا في بحر القلزم نحو ست عشرة مركبا، وأخذوا بعذاب مركبا يأتى بالمحاج من جذة وأخذوا في الأسر

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ٨٥ و ٨٦ .

قافلة كبيرة من الحجاج فيما بين قوس وعيذاب وقتلوا الجميع ، وأخذوا مراكبين فيهما بضائع جاءت من اليمن ، وأخذوا أطعمة كثيرة من الساحل كانت معدة لميرة الحرمين وأحدثوا حوادث لم يسمع في الاسلام بمثلهما ، ولا وصل قبلهم رومى الى ذلك الموضع ، فانه لم يبق بينهم وبين المدينة النبوية سوى مسيرة يوم واحد ، ومضوا الى الحجاز يريدون المدينة النبوية ، فجهز الملك العادل ، وهو يخلف السلطان بالقاهرة ، الحاجب حسام الدين لؤلؤ الى القلزم فعمر مراكب بمصر والاسكندرية ، وسار الى أيلة وظفر بمراكب للفرنج فخرقها وأسر من فيها ، وسار الى عيذاب وتبع مراكب الفرنج فوقع بها بعد أيام واستولى عليها وأطلق من فيها من التجار المأسورين ورد عليهم ما أخذ لهم وصعد البر فركب خيل العرب حتى أدرك من فر من الفرنج وأخذهم فساق منهم اثنين الى منى ، ونحرهما بها كما تنحر البدن وعاد الى القاهرة بالأسرى في ذى الحجة (أى في شهر أبريل سنة ١١٨٣) فضربت أعناقهم كلهم ، وعاد الأسطول من بحر الروم بعد نكاية أهل الجزائر ومعه بطسة للفرنج كانت تريد عكا وبها أخشاب ونيف وسبعون رجلاً^(٢) .

وقعة عكا البحرية (سنة ١١٩٠) :

بينما كان صلاح الدين يقاتل الصليبيين في عكا في أواخر يولييه سنة ١١٩٠ اذا قطع الأسطول المصرى تهرع الى نجدة من مصر ، وما كاد الصليبيون يسمعون بقربه ، حتى جهزوا أسطولا ليلقاه في طريقه ويقاتله ، فركب صلاح الدين في العساكر جميعها وقاتلهم من كل جهة ليشتغلوا بقتاله عن قتال الأسطول فيتمكن من دخول عكا ، فلم يشتغلوا وخرج أسطولهم ، وكانت الناس خرجت على جانب

(١) المقرئى : "كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك" ج ١ ص ٧٨ — ٧٩ ، وسيد على الحريرى : "كتاب الأخبار السنية في الحروب الصليبية" ص ١٤٠ .

(٢) يسدو أن المعركة البحرية وقعت على مقربة من إحدى الجزائر الواقعة في شرق البحر الأبيض المتوسط — راجع أبا شامة : "كتاب الروضتين" ص ٢٣٥ ، وابن الأثير : "الكامل في التاريخ" ج ١١ ص ٢٣٦ .

البحر تقوية للأسطول وإيناساله ولرجاله ، وقد التقى الأسطولان في البحر والجيشان في البر ، واضطربت نار الحرب واستعرت ، وباع كل فريق روحه ودار قتال شديد انجلي عن نصره الأسطول المصرى بعد أخذ مركب منه ، وقتل من كان بأسطول الصليبيين ونهب مافيه ، وأخذ منه مركب أيضا ، ودخل الأسطول المصرى المنصور الى عكا ، وكان قد صحبته مراكب من الساحل فيها ميرة وذخيرة وطابت قلوب أهل البلد بذلك وانشرحت صدورهم ، واتصل القتال بين الفريقين المتحارين خارج البلد الى أن فصل بينهما الليل وعاد كل فريق الى خيمه ، وقتل من الصليبيين في هذا اليوم كثيرون لأن أهل البلد اشتدوا في قتالهم والأسطول المصرى سدد اليه ضربة قاضية والجيش المصرى أجهز عليهم ^(١) .

نزول الصليبيين دمياط (٣١ مايو سنة ١٢١٨) :

قصد الصليبيون مدينة دمياط فوصلوها في يوم ٣١ مايو سنة ١٢١٨ (٤ ربيع أول سنة ٦١٥ هـ) وهم نحو من ٧٠,٠٠٠ فارس و ٤٠٠,٠٠٠ راجل نغموا تجاه دمياط في البر الغربى وحفروا حول معسكرهم خندقا ، وأقاموا عليه سورا وشرعوا في الهجوم على برج دمياط المنيع ، وكان البر الذى نزل فيه الصليبيون جزيرة محاطة بالنيل من جهة و بالبحر المالح من الأخرى يقال لها جزيرة دمياط . (رأس البر الآن) . وكان المسلمون في مدينة دمياط محاصرين حصارا شديدا من البحر ومن البر .

بلغ نزول الصليبيين دمياط الملك الكامل — الذى خلف أباه العادل على الديار المصرية — فخرج بمن معه من العساكر وأمر والى الغربية بجمع العربان وسار في جمع كبير ونحرج الأسطول ، فأقام تحت دمياط ونزل السلطان بمن معه من العساكر بمنزلة العادلة قرب دمياط وامتدت عساكره الى دمياط ، غير أن « الصليبيين ألحوا في القتال واستولوا على برج السلسلة وقطعوا السلاسل المتصلة به لتجوز مراكبهم في بحر النيل ويتمكنوا من البلاد ، فنصب الملك الكامل بدل السلاسل

(١) سيد على الحريرى : " كتاب الأخبار السنية في الحروب الصليبية " ص ١٨٤ .

جسرا عظيما لمنع الصليبيين من عبور النيل ، فقاتل الصليبيون عليه قتالا شديدا حتى قطعوه ، وكان الكامل يركب في كل يوم عدة مرار من العادلية الى دمياط لتدبير الأمور ، فأمر الملك الكامل أن يفرق عدة من المراكب في النيل ، حتى تمنع الفرنج من سلوك النهر ، فعمد الفرنج الى خليج هناك يعرف بالأزرق كان النيل يجري فيه قديما حفروه وعمقوا حفره ، وأجروا فيه الماء الى البحر الملح وأصعدوا مراكبهم فيه الى بورة على أرض جيزة دمياط مقابل المتزلة التي بها السلطان ليقاتلوه من هناك فلما صاروا في بورة جاءوه وقاتلوه في الماء وزحفوا اليه عدة مرار فلم يظفروا منه بطائل ولم يتغير على أهل دمياط شيء لأن الميرة والامداد متصلة اليهم والنيل يحجز بينهم وبين الفرنج . فلما أدرك الناس الشتاء هاج البحر على تخيم المسلمين وغرقهم فعظم البلاء وتزايد الغم وأح الفرنج في القتال وكادوا أن يملكوا العرب فبعث الله ريحا قطعت مراسي مرمة الفرنج وكانت من عجائب الدنيا ففرت الى بر المسلمين فأخذوها فاذا فيها مسامير زنة الواحد منها خمسة وعشرون رطلا^(١) .

المواقع النهرية تجاه المنصورة (سنة ١٢٢١ وسنة ١٢٥٠) :

وقعت دمياط في قبضة الفرنج في أثناء سنة ١٢٢٠ ، بعد حصار دام ستة عشر شهرا واثنين وعشرين يوما ، ولما أخذوا البلد وضعوا السيف في أهله فتجاوزوا الحد في القتل وأسرفوا في مقدار القتلى ، وبلغ ذلك الملك الكامل ، فرحل بعد أخذ دمياط بيومين ، ونزل قبالة طلخا على رأس بحر أشموم ورأس بحر دمياط ، وخيم في محلة المتزلة التي صار يقال لها المنصورة وحصن الفرنج أسوار مدينة دمياط وقتلوا ونهبوا ، وجهاز الفرنج من أسروه من المسلمين في البحر الى عكا ، وخرجوا من دمياط ونازلوا الملك الكامل تجاه المنصورة وصار بينهم وبينه بحر أشموم وبحر دمياط وكان الفرنج في ٢٠٠,٠٠٠ راجل و ١٠,٠٠٠ فارس

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٢١٦ ، وسيد على

الحريرى : "الأخبار السنية في الحروب الصليبية" ص ٢٣٢ .

فقدّم المسلمون شوانهم أمام المنصورة وعدّتها مائة قطعة ، واجتمع الناس من القاهرة ومصر وسائر أنحاء القطر ، وأنزل الكامل على ناحية شارمساح ألف فارس في آلاف من العربان ليحولوا بين الفرنج ودمياط ، وسارت الشوانى ومعها حراقة كبيرة على رأس بحر المحلة وعليها الأمير بدر الدين بن حسون ، فانقطعت الميرة عن الفرنج من السبر والبحر الى أن جاءت إليهم إمدادات ونجدات وافرة ، فتلاق المسلمون والفرنج في البر وفي نهر النيل ، وانتصر المسلمون وأخذوا منهم ست شوانى وجالسة وبطسة وأسروا من الفرنج ٢,٢٠٠ ثم ظفر المسلمون بثلاث قطائع فتضعض الفرنج وضاق بهم المقام فطلبوا الصلح .

غير أن الصلح لم يتم وانفق وصول مرمة عظيمة للفرنج في البحر حولها عدة حراقات تحميها وقد ملئت كلها بالميرة والأسلحة فقاتلتهم شوانى المسلمين وظفروا الله بهم فأخذها المسلمون . فطلب الفرنج الأمان وسلموا دمياط الى المسلمين في الثامن من شهر سبتمبر سنة ١٢٢١ (١٩ رجب سنة ٦١٨) ، وتقزرت الهدنة مدة ثمانى سنين ، وكانت مدة نزول الفرنج على دمياط الى أن أقبلوا عنها عائدين الى بلادهم ثلاث سنين وأربعة أشهر وتسعة عشر يوما ، منها مدة استيلائهم على مدينة دمياط سنة وعشرة أشهر وأربعة وعشرين يوما ^(١) .

على أن المنصورة شهدت قتالا آخر فرق بين المسلمين والصليبيين في سنة ١٢٥٠ في مياه النيل ، ذلك أن الصليبيين عادوا فتزلوا دمياط في أواخر حكم الملك الصالح (سنة ١٢٤٩) في أكثر من مائة ألف فملكوها بقيادة لويس التاسع ملك فرنسا ، فربط الملك الصالح بالمنصورة حيث مرض وما لبث أن مات ، بجاء توران شاه تلبية لنداء والدته شجرة الدر وبويع عرش مصر .

وقد واصل الصليبيون زحفهم على المنصورة في سنة ١٢٥٠ ، ولكن الجيش المصرى والأسطول تألف ووقفوا في وجه الغزاة ، ودارت معركة نهريّة قبالة

(١) المقرئى : " المواظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٢١٨ و ٢١٩ ، وسيد على الحريرى : " تاب الأخبار السنية في الحروب الصليبية " ص ٢٣٧ .

المنصورة بين الأسطول المصرى وأسطول الصليبيين انجلت عن وقوع ٣٢ مركبا من مراكب الصليبيين في قبضة المصريين ، كما قتل من جنود الصليبيين نحو ٣٠,٠٠٠ وكثير منهم غرق في النيل ، وأسبر ملكهم لويس التاسع وسجن الى أن فدى نفسه وبقية أهله وعساكره بمبلغ مائة مليون من الفرنكات .

على أن الاهتمام بأمر الأسطول في مصر أصابه شئ من الفتور في أواخر دولة الأيوبيين حتى أصبح لا يفكر في أمره إلا عند الحاجة إليه ، فإذا دعت الضرورة الى تجهيزه طلب له الرجال وقبض عليهم من الطرقات وقيدوا في السلاسل نهارا وسجنوا في الليل حتى لا يهربوا ولا يصرف لهم إلا شئ قليل من الخبز ونحوه وربما أقاموا الأيام بغير شئ كما كان يفعل بالأسرى من العدو ، فصارت خدمة الأسطول عارا يُسبب به الرجال ، فاذا قيل لرجل في مصر : ” يا أسطولى “ غضب غضبا شديدا بعد ما كان خدام الأسطول يقال لهم : ” المجاهدون في سبيل الله والغزاة في أعداء الله “ ويتبرك بدعائهم الناس^(١) .

المآصر أو السلاسل البحرية في عصر العرب :

المآصر سلاسل ضخمة من الحديد ، كانت تعترض الميناء فتحمه من جهة البحر ، وكان يرسخ أحد أطرافها في صخرة مرتفعة مشرفة على جانب الميناء ويربط طرفها الآخر بقفل محكم الصنع يوضع داخل برج مطل على الميناء من جهته الثانية ، ويجلس في البرج شخص يطلق عليه اسم ” صاحب القفل “ عنده الأمر والنهى في خروج السفن من الميناء ودخولها إليه ، فيعمل على رفع السلسلة أو على خفضها . وكانت الضرائب والعشور تجبي عند هذه المآصر على كل مال أو طعام أو حيوان أو غير ذلك مما يدخل البلاد أو يخرج منها .

ولما كانت المدن المصرية في ذلك العصر تعاني غزوات الروم وشدائد حصارهم ، خاصة ما وقع منها على ساحل البحر ، مما اضطرها الى دفع الخطر المتوقع

(١) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار “ ج ١ ص ١٩٤ .

في كل آن بكل ما أوتيته من حيلة ووسيلة ، فأقام أصحابها الأسوار المنيعة حولها من طرف البر ، ومدوا السلاسل الحديد أو المآصر البحرية ذات الأبراج الرصينة في موانئها من طرف البحر فأصحت الثغور المصرية منيعة لا ترام ولا يوصل إليها . ولما كانت دمياط والاسكندرية والسويس هي مفاتيح مصر وأهم ثغورها فقد مدّت المآصر البحرية عند مداخلها ، ولعلها نصبت كذلك في رشيد والبرلس وتنيس والفرما وشطا واخنا وغيرها من المدن الساحلية .

ويقول المقرئى عن سلسلة ثغر دمياط في أيام صلاح الدين الأيوبي :
”إن برج دمياط كان برجاً منيعاً فيه سلاسل من حديد غلاظ تمتد على النيل لتمنع المراكب الواسلة في البحر الملح من الدخول الى ديار مصر في النيل“ .

دور صناعة السفن أو صناعة العماير أو الإنشاء :

كانت بالقطر المصري خمس دور لصناعة السفن هي : صناعة الروضة ، وصناعة مصر ، وصناعة المقس ، وصناعة الاسكندرية ، وصناعة دمياط .

صناعة الروضة : مما سبق يبدو أن أول دار لصناعة السفن أنشئت في مصر في عهد العرب تنسب إلى أول منشئها مسامة بن مخلد الذي أسسها في سنة ٦٧٤ (٥٤ هـ) عند ما ولى على القطر المصري في أثناء العصر الأموي وقد أطلق عليه إسم « صناعة الجزيرة » . ثم غنى الأمير أبو العباس أحمد بن طولون بتوسيعها وأنشأ المراكب الحربية فيها ، ولم تزل هذه الصناعة عامرة إلى أيام الأمير أبي بكر بن طنج

(١) المآصر جمع مآصر أو مآصر ، من أصر يأصره أصراً ، أى حبسه والموضع مأصر ومآصر وهو محبس السفينة بمعنى الحاجز . وتقول العامة معاصر . راجع الزحشرى : ” أساس البلاغة “ ج ١ ص ١٤ ، والفريز زابادى : ” القاموس المحيط “ ج ١ ص ٣٦١ ، والأصفهاني : ” المفردات في غريب القرآن “ ص ١٧ .

(٢) ميخائيل عواد : ” المآصر في بلاد الروم والإسلام “ (بحث بمجلة ” المقتطف “ ابتداء من شهر مارس سنة ١٩٤٤ ص ٢٤٢) .

(٣) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار “ ج ١ ص ٢١٥ .

الإخشيد الذى أنشأ صناعة بفسطاط ساحل مصر وحول صناعة الروضة إلى بستان
سمى البستان المختار^(١) .

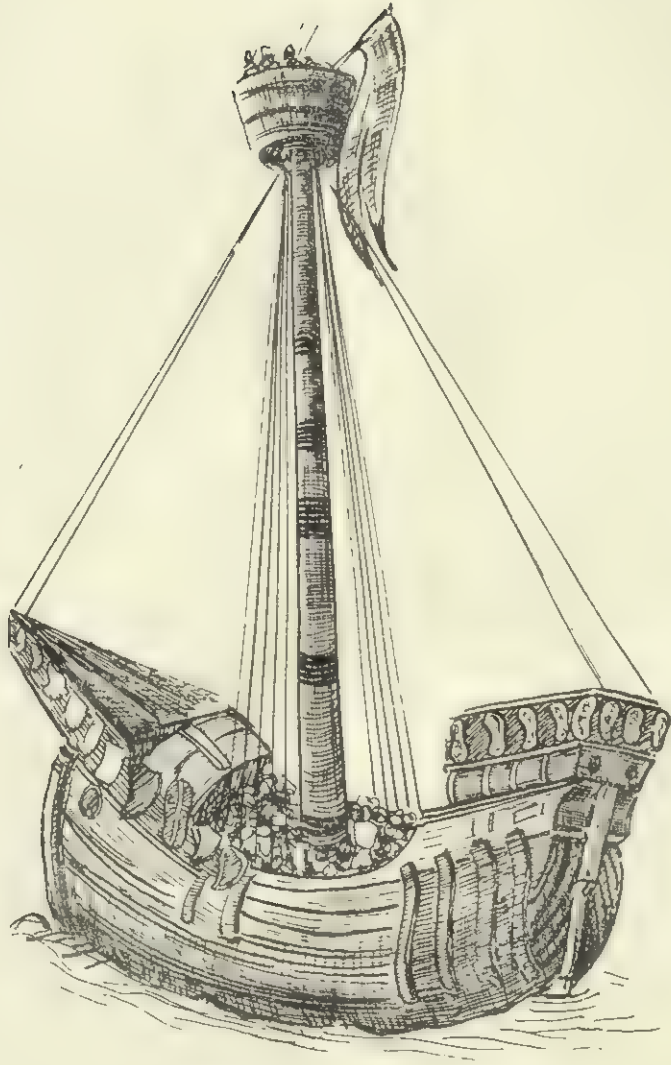
صناعة مصر : انفردت صناعة الروضة بإنشاء المراكب المصرية حتى أنشأ
الأمير أبو بكر محمد بن طغج الإخشيد فى سنة ٩٣٧ (٣٢٣ هـ) دارا أخرى لصناعة
السفن على ساحل النيل بفسطاط مصر . وكانت هذه الصناعة بساحل مصر القديم ،
ويعرف موضعها بدار خديجة بنت الفتح بن خاقان زوجة أحمد بن طولون ، فكانت
مراكب الأسطول المصرى تنشأ فيها حتى أيام الخليفة الأمر بأحكام الله الفاطمى
الذى أصدر أوامره إلى وزيره المأمون البطائنى بإنشاء الشوانى والمراكب النبيلة
التابعة للحكومة بدار صناعة مصر ، وفيها أنشأ منظره للجلوس الخليفة عند عرضه قطع
الأسطول . وما زالت دار صناعة مصر عامرة إلى سنة ١٣٠٠ حتى تحولت أرضها
إلى بستان عرف ببستان ابن كيسان^(٢) .

صناعة المقس : فى النصف الثانى من القرن التاسع أنشأ المعز لدين الله
الفاطمى دارا ثالثة لصناعة السفن فى المقس ، وهى ضيعة كانت تعرف باسم «أم دُنين»
واقعة على ساحل النيل عند مسجد أولاد عنان الحالى بميدان باب الحديد
بالقاهرة ، وقد أخرجت هذه الصناعة ستمائة مركب «لم ير مثلها فى البحر» أيام
المعز حتى غدت الدولة الفاطمية دولة بحرية عزيزة الجانب تضاهى أساطيلها أقوى
دولة بحرية فى حوض البحر الأبيض المتوسط .

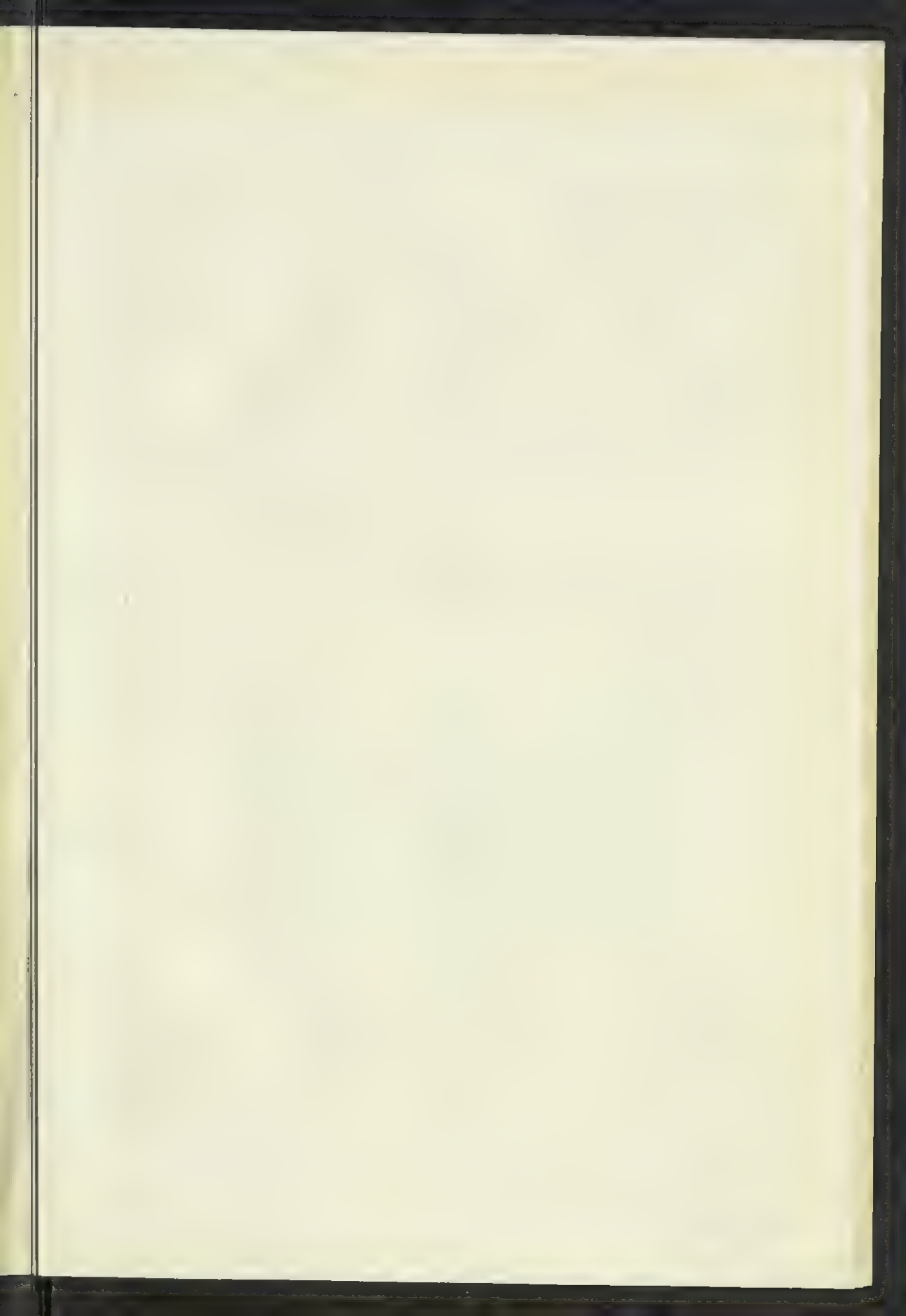
هذا وقد قال ابن ممتاى : "إنه كان بمصر حتى آخر القرن السادس للهجرة
(سنة ١٣٠٠ م) ثلاث دور لصناعة السفن بمصر والاسكندرية ودمياط ، وكانت
صناعة العماير فيها تنشأ المراكب ولها مستخدمون يستدعون لما يحتاج إليه ، ويطلق

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٦ و ١٩٧ .

(٢) المقرئى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٧ .



١٣ - حَافِصَة مِنْ حَوَارِقِ الْعَرَبِ



لهم المال والأصناف ويسترفع منهم الحسابات وفيها ما يباع من حطام وغيره وترد حساباتهم^(١) .

صناعة الاسكندرية : كذلك كانت هناك صناعة العائز في ثغر الاسكندرية لها مستخدمون يستدعون ما تحتاج إليه ويقومون بتجهيز سفن الأسطول .

صناعة دمياط : وكانت بميناء دمياط دار صناعة لإنشاء السفن يديرها أهل خبرة في هذا الفن .

• كيفية صنع المراكب :

لعل أحسن وصف لصنع المراكب في ذلك العصر جاء على لسان ابن جبير إذ قال : ” الجلاب التي يصرفونها في هذا البحر الفرعوني ملفقة الإنشاء لا يستعمل فيها مسمار البتة إنما هي مخططة بأمراس من القنبار ، وهو قشر جوز النارجيل ، يدرسونه إلى أن يتخيظ ويفتلون منه أمراسا يخيطون بها المراكب ويخللون بها بدسر من عيدان النخل ، فإذا فرغوا من إنشاء الخلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن أو بدهن الخروع أو بدهن القرض وهو أحسن^(١) ” .

المناظر :

منظرة المقس : كان للعرب من جملة مناظرهم بالقاهرة منظرة تقع بحرى جامع المقس الذى تسميه العامة جامع المقسى وحل محله جامع أولاد عتار بميدان باب الحديد ، وكانت المنظرة مطلة على النيل إذ كان ساحل النيل حينئذ بالمقس ، وكانت هذه المنظرة معدة لتزول الخليفة بها عند تجهيز الأسطول إلى غزو الفرنج ، فتحضر رؤساء المراكب بالشوانى وهى مزينة بأنواع العدد والسلاح ، ويلعبون بها

(١) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار ” ج ٢ ص ١٩٥ ، وابن ماقى : ” كتاب قوادين الدواوين ” ص ٢٤٠ .

(١) ابن جبير : ” رحلة ابن جبير ” ص ٦٥ - ٧٣ .

في النيل عند الخليج الناصري تجاه الجامع وما وراء الخليج من غربيه . وقد ذكر ابن المأمون : " تجهيز العساكر في البر عند ورود كتب صاحبي دمشق وحلب في ستة سبع عشرة وخمسمائة ما يحث على غزو الفرنج ومسيرها مع حسام الملك وركب الخليفة الأمر بأحكام الله ، وتوجه إلى الجامع بالمقس وجلس بالمنظرة في أعلاه واستدعى مقدم الأسطول الثاني وخلع عليه ، وانحدرت الأساطيل مشحونة بالرجال والعدد والآلات والأسلحة واعتمد ما جرت العادة به من الإنعام عليهم ، وعاد الخليفة إلى البستان المعروف بالبعل إلى آخر النهار ، وتوجه إلى قصره بعد تفرقة جميع الرسوم والصدقات والهبات الجارية بها العادة في الركوبات " . وقال ابن الطوير : " فإذا تكملت النفقة وتجهزت المراكب وتمهأت للسفر ركب الخليفة والوزير إلى ساحل المقس وكان هناك على شاطئ البحر بالجامع منظرة يجلس فيها الخليفة برسم وداع الأسطول ولقائه إذا عاد ، فإذا جلس هو والوزير للوداع جاءت القواد بالمراكب من مصر إلى هناك للحركات في البحرين يديه وهي مزينة بأسلحتها ولبوسها وفيها المتجنقات تلعب وتحذر فتقلع بالمجاذيف كما يفعل في لقاء العدو بالبحر الملح فيكون لها بيلاد العدو صيت وهيبة ، فإذا وقع لهم مركب لا يسألون عما فيه سوى الصغار والرجال والنساء والسلاح وما عدا ذلك فلا أسطول . وانفق مرة أن قدم على الأسطول سيف الملك الجمل فكسب بطسة عظيمة فيها ألف وخمسمائة شخص بعد أن قزر عليهم القتال وقتل منهم نحوًا من مائة وعشرين رجلاً ، وحضر إلى القاهرة ففرح الخليفة وركب إلى المقس وجلس بالمنظرة للقائهم وأطلقوا الأسرى بين يديه تحت المنظرة من جانب البر فاستدعيت الجمال لركوبهم ، وشق بهم القاهرة ومصر وهم كل اثنين على جمل ظهرا لظهر وعاد الخليفة إلى القصر فجلس في إحدى مناظره لنظرهم في جوازهم ، فلما عادوا بهم من مصر صاروا بهم إلى المناخات فصح منهم ألف رجل فانضافوا إلى من في المناخ . وأما النساء والصبيان فانهم دخلوا بهم إلى القصر بعد أن حمل منهم للوزير نصيب وافر وأخذ الجهات والأقارب

بقيتهن فيستخدمونهن ويعلمونهن الصنائع ، ويتولى الأساذون تربية الصبيان وتعليمهم الخط والرماية ، ويقال لهم الترابي ومن استريب به من الأسرى ونبه عليه بقوة أوقع به ، والشيخ الذي لا ينتفع به يمضى في حكم السيف بمكان يقال له بئر المنامة في الخراب قريب مصر ولم يسمع على الدولة قط أنها فادت أسيرا بمال ولا بأسير مثله ، وهذه الحال في كل سنة آخذة في الزيادة لا النقص . وقدم على الأسطول مرة أمير يقال له حرب بن فور صاحب الحاجب لؤاؤ فكسب بطسة حصل فيها خمسمائة رجل . وقد خربت منظره المقس وقام موضعها برج كبير صار يعرف في الدولة الأيوبية بقلعة المقس مشرف على النيل فلما جدد صاحب الوزير شمس الدين عبد الله المقسى جامع المقس في سنة سبعين وسبعائة (أى سنة ١٣٦٧م) هدم هذا البرج وجعل مكانه حديقة شرق الجامع .

منظره الصناعة : وكان للعرب أيضا منظره للصناعة في الساحل القديم من مصر يجلس بها الخليفة تارة حتى تقدم له العشاريات فيركبها ويسير للقياس حتى يختلق بين يديه عند الوفاء ، وكان بهذه الصناعة ديوان المائر ، وقد أنشأ الوزير المأمون هذه المنظره والصناعة التي فيها ولم تزل الى آخر الدولة ودهليزها ما دم بمصاطب مفروشة بالحصر العبداني بسطا وتأزيرا . وقد خربت هذه الصناعة والمنظره وصار موضعها بستانا كان يعرف ببستان ابن كيسان ثم ببستان الطواشي ، وقد قال ابن المأمون : " كانت جميع مراكب الأساطيل مائتسا إلا بالصناعة التي بالجزيرة ، فانكر الوزير المأمون ذلك وأمر بأن يكون إنشاء الشوانى وغيرها من المراكب النيلية الديوانية بالصناعة بمصر وأضاف إليها دار الزيب وأنشأ المنظره بها وكتب عليها اسمه وقصد بذلك أن يكون حلول الخليفة يوم تقدمه الأساطيل ورميها بالمنظره المذكورة وأن يكون ما ينشأ من الشوانى والشلنديات في الصناعة بالجزيرة . ولما وفى النيل ست عشرة ذراعا ركب الخليفة والوزير الى الصناعة بمصر

(١) المقرئى : " الماحظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار " ج ١ ص ٤٨٠ .

ورميت العشاريات بين أيديهما ثم عديا في إحداها الى المقياس . وقال ابن الطوير :
 "الخدمة في ديوان الجهاد، ويقال له ديوان العماز، وكان محله بصناعة الإنشاء بمصر
 للأسطول والمراكب الحاملة للغلات السلطانية والأحطاب وغيرها ، وكانت تزيد
 على خمسين عشاريا ويأبها عشرون ديماسا ، منها عشرة برسم خاص الخليفة أيام
 الخليج وغيرها ولكل منها رئيس ونوأتى لا يرحون ينفق فيهم من مال هذا الديوان
 وبقية العشاريات والدواميس برسم ولاية الأعمال المميزة فهي تجز لهم وينفق في رؤسائها
 ورجالها أينما كانوا من مال هذا الديوان، وتقيم مع أحدهم مدة مقامه فإذا صرف
 عاد فيه ونخرج المتولى الجديد في العشارى المرسى بالصناعة ولا يخرج إلا بتوقيع
 باطلاقه والإنفاق فيه ، وللشارفين بالأعمال عشاريات دون هذه، وفي هذا الديوان
 برسم خدمة مايجرى في الأساطيل نائبان من قبل مقدم الأسطول وفيه من الحواصل
 لعمارة المراكب شيء كثير، وإذا لم يف ارتفاعه بما يحتاج إليه استدعى له من
 بيت المال ما يستدخله ، وكان من أهم أمورهم احتفالهم بالأساطيل والأجناد
 ومواصلة إنشاء المراكب بمصر والإسكندرية ودمياط من الشوانى الحربية
 والشلنديات والمسطحات الى بلاد الساحل حين كانت بأيديهم ، مثل صور
 عكا وعسقلان^(١) .

المجانيق والسفن التى بنيت فى مصر :

إن السفن التى بنيت فى دور الصناعة بمصر بعد الفتح العربى بأمر العرب
 كانت مجهزة بالمجانيق لقذف المواد الملتببة ، وهى المواد التى قيل إن تجهيزها كان
 سرا مكنونا اختص به أهل بيزنطة حتى القرن السابع على الأقل . على أن أول
 من اخترع النار الإغريقية (Feu grégeois) مهندس مصرى اسمه قلينكوس
 (Callinique) عاش فى القرن السابع وأصله من هليوبوليس من المدن المصرية

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٤٨٢ .

القديمة المشهورة ، ولا يتصور مطلقا أن تبني سفن في الإسكندرية بعد فتح العرب لمصر بما لا يزيد إلا قليلا على عشرين سنة وتجهز بتلك الآلات التي تقذف النار الإغريقية اللهم إلا إذا كان اختراع مزيج تلك النار وعمل آلاتها أصلا في مصر ذاتها . وقد أيد الدكتور الفربتلر في كتابه "فتح العرب لمصر" هذا الرأي وزاد فقال : "إن صناعة بناء السفن كانت عظيمة في الإسكندرية في النصف الأول من القرن السابع وانها لم تضمحل عندما انتهى أمر الدولة البيزنطية في مصر ، وفي هذا ما يدل على أن الصانع القبطي في هذه الصناعة وفي غيرها من الصناعات الكبرى في وادى النيل كان مستقلا بنفسه بغير إرشاد ولا تسيير من الروم إذا لم نقل إنه كان في الحقيقة الصانع المعلم^(١) ."

ديوان الأسطول أو ديوان العماير :

أنشأ العرب بمصر ديوانا للأسطول أطلقوا عليه اسم "ديوان العماير" وكان مقره بدار صناعة مصر . وقد نقل المقرزي عن ابن الطوير فقال : "إن محله بصناعة الإنشاء بمصر للأسطول والمراكب الحاملة للغلال السلطانية والأحطاب وغيرها وكانت تزيد على خمسين عشاريا ويلها عشرون ديماسا ، منها عشرة برسم خاص الخليفة أيام الخليفة وغيرها ولكل منها رئيس ونواي لا يبرحون يتفق فيهم من مال هذا الديوان ، وبقية العشاريات والدواميس برسم ولاية الأعمال المميزة فهي تجري لهم وينفق في رؤسائها ورجالها أينما كانوا من مال هذا الديوان ، وتقيم مع أحدهم مدة مقامه ، فإذا صرف عاد فيه وخرج المتولى الحديد في العشارى المرسى في الصناعة ولا يخرج إلا بتوقيع بإطلاقه والإنفاق فيه ، وللشارفين بالأعمال عشاريات دون هذه ، وفي هذا الديوان برسم خدمة ماجرى في الأساطيل نائبان من قبل مقدم الأسطول ، وفيه من الخواصل لعمارة المراكب شيء كثير وإذا لم يف ارتفاعه بما يحتاج إليه استدعى له من بيت المال ما يستد خله . وكان من أهم أمورهم احتفالهم بالأساطيل

(١) الفرد بتلر : "فتح العرب لمصر" تعريب محمد فريد أبو حديد بك ص ٨٥

والأجناد ومواصلة إنشاء المراكب بمصر والاسكندرية ودمياط من الشواني الحربية
والشلنديات والمسطحات إلى بلاد الساحل^(١) .

وكانت جريدة قواد الأسطول أكثر من خمسة آلاف مدونة ، منهم عشرة
أعيان ، تصل جامكية كل منهم إلى عشرين دينارا ثم إلى خمسة عشر ، ثم إلى
عشرة دنائير ، ثم إلى ثمانية ، ثم إلى دينارين وهى أقلها . ولهم إقطاعات تعرف
بأبواب الغزاة بها فيه من النظرون ، فيصل دينارهم بالمناسبة إلى نصف دينار
وحواليه ، ويعين من هؤلاء القواد العشرة من يقع الاجماع عليه لرئاسة الأسطول
المتوجه للغزو ، فيكون معه الفانوس وكلهم يهتدون به ، ويقلعون بإقلاعه ويرسون
بإرسائه ، ويقدم على الأسطول أمير كبير من أعيان الأمراء وأقواهم جنانا ، ويتولى
النفقة فيهم للغزو الخليفة بنفسه بحضور الوزير ، فإذا أراد النفقة فيما تعين من عدة
المراكب السائرة ، وكانت أخروقت تزيد على خمسة وسبعين شينيا وعشر مسطحات
وعشر حمالة ، فيتقدم إلى النقباء بإحضار الرجال ويسمح بذلك لمن هو خارج مصر
والقاهرة فيدخل إليها ولهم المشاهدة والبحرايات المتقزرة مدة أيام السفر ، وهم
معروفون عند عشرين نقيباً ولا يعترض أحد أحدا منهم إلا من رغب في ذلك من
نفسه ، فإذا اجتمعت العدة المغلفة للمراكب المطلوبة أعلم المقدم بذلك الوزير فطالع
الخليفة بالحال وقرّر يوم للنفقة فحضر الوزير بالاستدعاء على العادة فيجلس الخليفة
على هيئته في مجلس ويجلس الوزير في مكانه ويحضر صاحب ديوان الجيش وهما
المستوفى وهو أميرهما ويجلس داخل عتبة المجلس وهذه رتبة له مميزة وكاتب الجيش
الأصل ويجلس بجانبه تحت العتبة على حصر مفروشة بالقاعة ، ولا يخلو المستوفى أن
يكون عدلا أو من أعيان الكتاب المسلمين ، وأما كاتب الجيش فيهودى فى الأغلب
ويفرش أمام المجلس أنطاخ تصب عليها الدراهم ويحضر الوزانون بيت المال
لذلك ، فإذا تهيأ الاتفاق أدخل القابضون مائة مائة ويقفون فى آخر الوقوف بين

(١) المقرئى : "المواظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٤٨٣ .

يدى الخليفة من جانب واحد نقابة نقابة وتكون أسماؤهم قد رتبت في أوراق لاستدعائهم بين يدى الخليفة ويستدعى مستوفى الجيش من تلك الأوراق واحدا واحدا ، فإذا خرج اسمه عبر من الجانب الذى هو فيه إلى الجانب الخالى ، فإذا تكمل عشرة رجال ، وزن الوزانون لهم النفقة وكانت لكل واحد خمسة دنانير صرف كل دينار ستة وثلاثون درهما فيتسلمها النقيب وتكتب بيده وباسمه وتمضى النفقة كذلك إلى آخرها ^(١) ... » .

وبعد زوال الدولة الفاطمية وقيام الدولة الأيوبية اعتنى السلطان صلاح الدين يوسف بن أيوب بأمر الأسطول فأفرد له ديوانا خاصا عرف "بديوان الأسطول" وعين لهذا الديوان خراج الفيوم بأعمالها والحبس الجيوشى فى البرين الشرقى والغربى وغيرها من الاقطاعات ، وقد بلغت الزكاة التى كانت تجبى بمصر لديوان الأسطول خمسين ألف دينار ونيفا فى السنة الواحدة ، وقد نصب صلاح الدين أخاه الملك العادل أبا بكر محمد بن أيوب على رأس هذا الديوان ، فأقام فى مباشرته وعمالته صفى الدين عبد الله بن على بن شكر وتقرر ديوان الأسطول الذى ينفق فى رجاله نصف وربع دينار بعد ما كان نصف ثمن دينار .

وكان لديوان الأسطول مراكب خاصة تسمى "الملوحة" وهى مراكب جارية فى ملك الديوان يضمونها البحرىون لمدة معلومة بأجرة مفهومة فإذا احتاجت إلى عمارة اعتد لهم عن مدة العطلة بأجرة نظيرها من مدة العمل وستتها ثلاثة عشر شهرا .

ولما توفى صلاح الدين فى سنة ١١٩٣ استمرت العناية بالأسطول قليلا فى عهد خلفائه ثم قل الاهتمام به وصار لا يفكر فى أمره إلا عند الحاجة إليه ، حتى انقرضت دولة بنى أيوب فى سنة ١٢٥٠ وتملك المماليك زمام الأمر فى مصر .

(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار" ج ١ ص ٤٨٢ .

الملاحة التجارية في العصر العربي :

كان الفتح العربي عاملا من عوامل نمو حركة الملاحة النهرية في البلاد، وقد احتفظ العرب بأهم أنواع الأعمال التي كان قد فرضها البيزنطيون على مصر، فكانوا يبعثون بالغلال إلى جزيرة العرب عن طريق خليج أمير المؤمنين الذي كان يصل النيل بالبحر الأحمر، وقد تم كربه في أقل من سنة على يد عمرو بن العاص ثم طمر في أيام جعفر المنصور ثاني الخلفاء العباسيين بأمره حتى لا تنفذ مراكب الروم منه إلى القلزم فتهتد حرمي الإسلام الشريفين أو لإفلاس مصر نفسها وحمل تجار الهند على المرور ببغداد ووادي الفرات^(١). وقد أعيد فتح الخليج للملاحة في أول عهد الفاطميين وعرف باسم خليج القاهرة ودعته العامة الخليج الحاكمي وخليج اللؤلؤ.

وقد كانت الملاحة النيلية في ذلك العصر ذات حركة قوية سريعة تثير الإعجاب^(٢)، وقد وصفها المقرئ بقوله :

”ولا تنس الجوارى المنشآت في البحر كالأعلام، التي تسبق عند طياب الرياح مفوقات السهام، وإعجابها بغربانها البحرية، وحراقاتها الحربية، وشوانها، وهول مبانها، وجلال شكلها، وجمال معانيها، تبدو موشاة بالنضار الأحمر، منقشة باللون الأنقر، فهن كالأرقم المنمر، أو كمتلون الثمر، أو الطاوس الذكر، أو الناقوس لبني الأصفر، معمرة ببأس الحديد والأحجار، محمولة على سبوح الماء التيار، مشحونة بالرجال، منصورة عن القتال، مصونة بالمجن والنبال، تبرز مذكرة بالآية النوحية، وتضمن إحراز الهمة العلية الفتحية، حصون أمنع من أعز قلاع، تطير إذا فتح لها جناح القلاع، فتسبق وقد

(١) وقيل إن من أسبابه أيضا إهمال المنصور شؤون هذه القلعة إهمالا مقصودا حتى لا ترسل القوات والذخائر إلى ثوار المدينة العلويين الذين ثاروا على الدولة العباسية برعاية محمد بن عبد الله الحسبي الذي تسمى بالمهدى.

(٢) جاستون فييت : “المواصلات في مصر” في « مصر الإسلامية » ص ٣٢ .

الريخ عند الاسراع، وتفوق مسرعة السحاب عند الاتساع، فهي مع العقبان في النيق حوم، ومن مع البنيان في البحر عوم^(١)».

وزاد ابن بطوطة فقال :

” إن بنيلها من المراكب ستة وثلاثين ألفا للسلطان والرعية، تمت صاعدة إلى الصعيد ومنحدرة إلى الاسكندرية ودمياط بأنواع الخيرات والمرافق، ولا يفتقر راكب النيل إلى استصحاب الزاد لأنه مهما أراد التزول بالشاطئ نزل للوضوء والصلاة وشراء الزاد وغير ذلك، والأسواق متصلة من مدينة الاسكندرية إلى مصر ومن مصر إلى مدينة أسوان^(٢)».

وقد كانت تجارة العرب تنقلها السفن التي أنشأوها للأغراض التجارية وقد كانوا فيها سلاطين البحر إذ مخرت سفنهم عباب البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي إلى سقطرى فزنجبار إلى كلكتة وجزائر الهند والصين إلى مدغشقر وسائر شواطئ أفريقية الشرقية إلى أن اجتازت بحر قزوين إلى بلاد الخزر من أعمال فارس وروسيا^(٣).

وقد كانت هذه السفائن تحمل أصناف التجارة إلى دار السلام والبصرة وأشهر أصحابها السيرافيون فقد كانوا يحملون الجواهر والعاج والآبنوس والفلفل والصندل والعود والكافور وسائر الأطياب والعقاقير والتوابل من الهند والصين وشواطئ أفريقية وجزائر الهند واليمن وغيرها إلى البصرة وبيداد.

وقد فرض خلفاء المسلمين الضرائب على السفن التجارية، وكانت تعرف تلك الضرائب باسم «أعشار السفن» وكان يرد منها إلى بيت المال مبالغ وافرة بسبب

(١) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار ” ج ١ ص ٣٧٠ .

(٢) ابن بطوطة ” تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار ” ج ١ ص ٦٧ و ٦٩ .

(٣) جورجى زيدان : ” تاريخ المدن الإسلامى ” ج ٥ ص ٣٧ .

(٤) سيرا ف : مدينة على ساحل بحر فارس وكان يسميها التجار « شيل » .

اتساع التجارة الإسلامية في عصورها الزاهية، فقد كانت السفن وقتئذ كثيرة وأحاطها
ثمينة خصوصا في عهد العباسيين، فقد ذكروا أن تاجرا واحدا من تجار البصرة
في القرن الثالث عشر اسمه حسن بن العباسي كانت له مراكب تسافر إلى أقصى
بلاد الهند والصين وبلغ مقدار ما يتحصل من ضرائبها ١٠٠,٠٠٠ دينار في العام^(١).

أما في مصر فقد أنشئت المراكب التجارية في دار صناعة السفن بالروضة أيام
أحمد بن طولون، ثم في القسطنطينية أيام الاخشيد، ثم في المقس أيام الفاطميين.

وقد عمل المعز لدين الله الفاطمي على تنمية التجارة بين مصر والبلاد الأوروبية،
خصوصا الجمهوريات الإيطالية كالبندقية، ولهذا أكثر من بناء السفن التجارية حتى
بلغ عدد وحدات الأسطول المصري ستمائة قطعة كانت ترابط في الاسكندرية
ودمياط والفرما وعسقلان والموانئ السورية الأخرى على البحر الأبيض المتوسط
والقلم وعيذاب بجوار القصير على البحر الأحمر^(٢). وكانت محاصيل مصر في عهد
الفاطميين تنقل في خليج أمير المؤمنين إلى القلم ومنها تنقل في السفن إلى بلاد
المشرق. وقد ظلت القلم مفتاح الملاحة التجارية مع الشرق حتى أيام الخليفة
المستنصر بالله الفاطمي (١٠٣٦ — ١٠٩٤) حيث تحوّل طريق التجارة والبحج
إلى مدينة عيذاب، وكان التجار والحجاج يركبون السفن النيلية إلى قوص ومنها
يمتطون ظهور الإبل إلى عيذاب فيقطعون هذه المسافة في سبعة عشر يوما، وإذا
ما وصل التجار والحجاج إلى عيذاب أقبلتهم السفن إلى جُدّة أو إلى المشرق عن
طريق باب المندب، وبذلك أصبحت عيذاب مركزا مهما للملاحة التجارية ترسو
في مينائها السفن القادمة من بلاد الهند واليمن والحبشة فتحمل السلع على ظهور
الإبل إلى قوص ومنها تنقل في النيل إلى القسطنطينية.

(١) جورج زيدان : "تاريخ التمدن الإسلامي" ج ٢ ص ٨٦ .

(٢) عبد الرحمن حافظ : "العلاقات الثقافية والتجارية بين البندقية ومصر"، ولين بول :

"تاريخ مصر"، وهابيد : "تاريخ تجارة الشرق الأدنى".

ولا تزال ملاحه العرب التجارية ناصعة آثارها حتى الان ، فقد كانت تجارة
أواسط أفريقية بيدهم وكانت قوافلهم تصل شمالا إلى الأصقاع القطبية ، وما
يدل على ذلك ما وجد من آثارهم وعلى الأخص دنانيرهم^(١) فيها كما كانت سفنهم تبلغ
الصين واليابان والأوقيانوسية قبل كشف البحار المحيطة بهذه الأقطار بأكثر من
ألف سنة^(٢) .

(١) عثر على كمية من النقود الفضية الإسلامية في روسيا وفي أودية فوجيا ودينير الروسية وفي بعض
أنحاء البلاد السكندنافية وعلى الأخص السويد إذ وجدت بها دراهم عربية صكت في سنة ٦٩٨ م أى
في العهد الأموي .

(٢) جاستون فييت : "المواصلات في مصر في العصور الوسطى" منشور في «مصر الإسلامية»
ص ٣٣ وباللغة الفرنسية في مجلة «مصر المعاصرة» من ١٩٣٣ ص ٢٤١ — ٢٦٤ ، وقسطنطين
زريق : "التجارة الإسلامية وأثرها في الحضارة" مجلة «المقتطف» عدد ديسمبر سنة ١٩٣٥ ،
والتميمي : "النظم والطرق التجارية بين الشرق والغرب قبل الحروب الصليبية" مجلة «المقتطف» مارس
سنة ١٩٤١ .

المراجع الخاصة بالفصل الخامس

باللغة العربية :

- ابن بطوطة ... : تحفة النظر في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار .
- ابن جبير ... : رحلة ابن جبير .
- ابن خلدون ... : المقدمة .
- ابن سيده المرسى ... : كتاب المخصص .
- ابن شداد ... : النوادر السلطانية والمحاسن اليوسفية .
- ابن الأثير ... : الكامل في التاريخ .
- ابن تيماتي ... : كتاب قواوين الدواوين .
- أبو شامة ... : كتاب الروضتين .
- اسماعيل سرهنتك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثاني) .
- اسماعيل مظهر ... : السفن والملاحة بمصر («المقتطف» يناير سنة ١٩٣٤) .
- البكري ... : وصف أفريقيا .
- الحسن بن عبد الله : آثار الأول في ترتيب الدول .
- الطبري ... : تاريخ الأمم والملوك .
- الفرد بتلر ... : فتح العرب لمصر (تعريب محمد فريد أبو حديد بك) .
- المقرئزي ... : المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار .
- الساس الأيوبي ... : تاريخ مصر الإسلامية من الفتح العربي إلى الفتح العثماني .
- جاستون فييت ... : المواصلات في مصر في العصور الوسطى ، منشور في "مصر الإسلامية" .
- جروهمان ... : أوراق البردى العربية .
- جورجي زيدان ... : تاريخ التمدن الإسلامي .

- ر . التيمى ... : النظم والطرق التجارية بين الشرق والغرب قبل الحروب الصليبية («المقتطف» عددى مارس وابريل سنة ١٩٤١) .
- زكى محمد حسن ... : مصر والحضارة الاسلامية .
- سلامه موسى ... : عبد اللطيف البغدادى فى مصر .
- سيده على الحريرى : كتاب الأخبار السنّية فى الحروب الصليبية .
- سيد اسماعيل كاشف : علاقة مصر بالخلافة من الفتح العربى الى العصر الطولونى
- شكيب أرسلان (الأمير) : تاريخ غزوات العرب .
- شهاب أحمد بن ماجد السعدى : كتاب الفوائد فى أصول البحر والقواعد .
- عبد الفتاح عبادة ... : كتاب سفن الأسطول الاسلامى (طبعة سنة ١٩١٤) .
- على ابراهيم حسن ... : مصر فى العصور الوسطى من الفتح العربى الى الفتح العثمانى .
- على مبارك باشا ... : الخطط التوفيقية .
- عيسى اسكندر المعالوف : التجارة عند العرب ومجاورهم («المقتطف» عدد نوفمبر وديسمبر سنة ١٩٣٠) .
- قسطنطين زريق ... : التجارة الإسلامية وأثرها فى الحضارة («المقتطف» عدد ديسمبر سنة ١٩٣٥) .
- مجلة رعمسيس ... : العمارات البحرية وتاريخها (بحث منشور بالعدد ١٩١٤ الصادرين فى ديسمبر سنة ١٩١٣ ويناير سنة ١٩١٤ الجزئين الثالث والرابع من السنة الثالثة) .
- محمد ياسين الحموى ... : تاريخ الأسطول العربى (طبع بدمشق سنة ١٩٤٥) .
- محمد عبد الله عنان ... : مصر الإسلامية وتاريخ الخطط المصرية (طبعة سنة ١٩٣١) .
- محمود عكوش ... : مصر فى عهد الإسلام (طبعة سنة ١٩٤١) .
- ميخائيل عواد ... : المآصر البحرية فى بلاد الروم والإسلام («المقتطف» أعداد مارس وابريل ومايو ويونيه ويوليه وأغسطس سنة ١٩٤٤) .

- نعمان ثابت ... : الجندية في الدولة العباسية .
هربرت جانسكي ... : البحر في تاريخ المسلمين وثقافتهم .
ياقوت الحموي ... : معجم البلدان .
باللغة الفرنسية :

- HEYD (W.) : Histoire du commerce du Levant.
LAMMENS : Etude sur le règne du Calife Ommayade Moawia I^{er}.
SEDILLOT (L. A.) : Histoire des Arabes.
WIET (GASTON) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. IV : L'Egypte Arabe.
WIET (GASTON) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. II : L'Egypte Musulmane, de la conquête Arabe à la conquête Ottomane.
WIET (GASTON) : Les communications en Egypte au Moyen-Age (L'Egypte contemporaine, 1933).

باللغة الإيطالية :

- HAFEZ (ABDEL RAHMAN) : Le relazione culturale e commerciale tra Venezia e l'Egitto nel cinque cento.

باللغة الإنجليزية :

- BUTLER (ALFRED) : The Arab Conquest of Egypt.
LANE-POOLE (S.) : A History of Egypt in the Middle-Ages.
OCKLEY : History of Saracens.

الفصل السادس

عصر المماليك

(١٢٥٠ - ١٥١٧)

المماليك البحريةية : (١٢٥٠ - ١٣٨٢)

المماليك الشراكسة : (١٣٨٢ - ١٥١٧)

المماليك وعنايتهم بالبحرية :

آلت مصر إلى الدولة الأيوبية التي انقضت على أثر مقتل آخر ملوكها توران شاه في منتصف القرن الثالث عشر واستيلاء المماليك على مصر التي بقيت في حوزتهم نحو مائة وثلاثين عاما تربع على عرشها من سلاطينهم أربع وعشرون سلطانا .

وأول من اهتم منهم بأمر الأسطول المصرى الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقدارى الذى استوى على عرش مصر فى سنة ١٢٦٠ ، فعمل على إعداد قوة بحرية يستعين بها على صد هجوم المغول الذين كانوا يغيرون على بلاده من جهة البحر ، فقام لمحاربتهم وشتت شملهم فى سنة ١٢٦٨ وهدم يافا وأنطاكية حتى صارتا أطلالا بالية ثم أراد القضاء على الصليبيين وتجهيز حملة بحرية لاستئصال شأفتهم . وقد لاقى بيبرس فى هذا السبيل متاعب جمة يرجع معظمها إلى كراهية أفراد رعيته للحروب البحرية إذ كانوا قبل ذلك يُرغمون على الانتظام فى الأسطول كلما دعت الضرورة إلى تجهيزه للقيام بحملة بحرية . ولم يقتصر الأمر على ذلك بل كانت الخدمة فى الأسطول فى عهد الدولة الأيوبية وفى أوائل عهد المماليك عارا يُسبب به الرجل ، فإذا قيل لأحد : " يا أسطولى " غضب غضبا شديدا واعتبرها إهانة له لوضعه فى مرتبة الغزاة القادمين على ظهر الأساطيل الاجنبية لغزو الأقطار

الإسلامية ، بعد أن كان جند البحر عند المسلمين يلقبون بالمجاهدين في سبيل الله والغزاة في أعداء الله ويترك بدعائهم الناس^(١) .

أولى حملات الأسطول المصرى إلى قبرس (سنة ١٢٧٠) :

وقد اهتم بيبرس على أثر توليته عرش مصر بإعادة شأن الأسطول المصرى إلى ما كان عليه من منعة وقوة ، ومنع الناس من التصرف فى أخشاب السفن وأمر بإعداد الشوانى فى ثغرى الاسكندرية ودمياط ، وصار ينزل بنفسه إلى دار الصناعة بمصر ويشرف على تجهيز المراكب بها . وبذلك تسنى له أن يعد أسطولا مكونا من أربعين قطعة حربية سيرها إلى جزيرة قبرس فى سنة ١٢٧٠ ، غير أن هذه الوحدات باءت بالفشل وتحطمت عن آخرها أمام ثغر ليماسول^(٢) . ولم تفصل هذه الكارثة فى عزيمته بيبرس فبادر بإنشاء أسطول آخر للانتقام مما أصابه من هزيمة ، ولكنه مات فى سنة ١٢٧٧ قبل أن يحقق أمنيته .

ويقول المقرئى فى هذا الصدد :

” لما كانت أيام السلطان الملك الظاهر ركن الدين بيبرس البندقدارى نظر فى أمر الشوانى الحربية واستدعى رجال الأسطول ، وكان الأمراء قد استعملوهم فى الحرايق وغيرها ، ونذهبهم للسفر وأمر بمدة الشوانى وقطع الأخشاب لعبارتها وإقامتها على ما كانت عليه فى أيام الملك الصالح نجم الدين أيوب واحترز على الخراج ومنع الناس من التصرف فى الأخشاب وتقدم بعارة الشوانى فى ثغرى الإسكندرية ودمياط وصار ينزل بنفسه إلى الصناعة بمصر ويرتب ما يجب ترتيبه من عمل الشوانى ومصالحها واستدعى شوانى الثغور إلى مصر ، فبلغت زيادة على أربعين قطعة سوى الحرايق والطرائد ، فإنها كانت عدة كثيرة ، وذلك فى شوال سنة تسع وستين وستمائة^(٣) ثم سارت تريد قبرس وقد عمل ابن حسون رئيس الشوانى فى أعلامها

(١) جورجي زيدان : ” تاريخ التقدن الإسلامى ” ج ١ ص ١٩٧ .

(٢) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار ” ج ٢ ص ١٩٤ ، ولين بول :

” مصر فى القرون الوسطى ” ص ٢٧٣ ، وعلى إبراهيم حسن : ” مصر فى العصور الوسطى ” ص ٣٥٨ .

(٣) يوافق شهر مايو سنة ١٢٧١ .

الصلبان ، يريد بذلك أنها كانت تخفى إذا عبرت البحر على الفرنج ، حتى تطرقهم على غفلة ، فكره الناس منه ذلك ، فلما قاربت قبرس تقدم ابن حسون في الليل ليهجم الميناء فصدم الشونة المقدمة شعبا فانكسرت وتبعها بقية الشواني فتكسرت الشواني كلها ، وعلم بذلك ممتلك قبرس فأسر كل من فيها وأحاط بما معهم وكتب إلى السلطان يقرعه ويوتجحه ، وأن شوانيه قد تكسرت وأخذ ما فيها وعدتها إحدى عشرة شونة وأسر رجالها ، فحمد السلطان الله تعالى وقال : ” الحمد لله منذ ملكني الله تعالى ما خذل لي عسكر ولا ذلت لي راية وما زلت أخشى العين فالحمد لله تعالى بهذا ولا غيره “ . وأمر بإنشاء عشرين شونة وأحضر خمس شواني كانت على مدينة قوص من صعيد مصر ولازم الركوب إلى صناعة العمار بمصر كل يوم في مدة شهر المحرم سنة سبعين وستمائة^(١) إلى أن تجزت ، فلما كان في نصف المحرم سنة إحدى وسبعين وستمائة^(٢) زاد النيل حتى لعبت الشواني بين يديه ، فكان يوما مشهودا^(٣) .

حفلة عرض الأسطول أيام الأشرف خليل بن قلاوون :

ولما اعتلى سلطنة مصر الأشرف خليل بن قلاوون سنة ١٢٩٠ اهتم بإنشاء أسطول قوى ولما اكملت عدته خمسين مركبا أمر بتجهيزها بالآلات الحربية والرجال وسار إلى دار صناعة السفن بجزيرة الروضة لاستعراض وحداتها ، وأقيم بهذه المناسبة احتفال كبير أقبل عليه الناس من كل حذب وصوب وازدحمت الطرق والميادين بالأهالي الذين خرجوا من بيوتهم زرافات ووحدانا لمشاهدة هذا الاحتفال العظيم .

وقد وصف المقرئى هذا الاحتفال فقال :

-
- (١) يوافق شهر أغسطس سنة ١٢٧١ .
 - (٢) يوافق منتصف يولييه سنة ١٢٧٢ .
 - (٣) المقرئى : ” المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار “ ج ٢ ص ١٩٤ .

” وفي سنة اثنتين وتسعين وستمائة تقدم السلطان الملك الأشرف صلاح الدين خليل بن قلاوون الى الوزير صاحب شمس الدين محمد بن السلعوسى بتجهيز أمر الشوانى ، فنزل الى الصناعة واستدعى الرئيس وهياً جميع ما تحتاج إليه الشوانى حتى كملت عدتها نحو ستين شونة وشحنها بالعدد وآلات الحرب ورتب بها عدة من الممالك السلطانية والبسهم السلاح ، فأقبل الناس لمشاهدتهم من كل أوب قبل ركوب السلطان بثلاثة أيام ، وصنعوا لهم قصورا من خشب وأخصاص القش على شاطئ النيل ، خارج مدينة مصر وبالروضة وأكثروا الساحات التى قدام الدور والزرابى بالمائتى درهم كل زريبة فما دونها بحيث لم يبق بيت بالقاهرة ومصر إلا وخرج أهله أو بعضهم لرؤية ذلك فصار جمعا عظيما . وركب السلطان من قلعة الجبل بكرة والناس قد ملثوا ما بين المقياس إلى بستان الخشاب إلى بولاق ، ووقف السلطان ونائبه الأمير بسدر وبقية الأمراء قدام دار النحاس ومنع الحجاب من التعرض لطرد العامة فبرزت الشوانى واحدة بعد واحدة وقد عمل فى كل شونة برج وقلعة تحاصر والقتال عليها ملح والنفط يرمى عليها وعدة من النقابين فى أعمال الحيلة فى النقب وما منهم إلا من أظهر فى شونته عملا معجبا وصناعة غريبة يفوق بها على صاحبه وتقدم ابن موسى الراعى وهو فى مركب نيلية فقرأ قوله تعالى : « بسم الله مجراها ومرساها إن ربي لغفور رحيم » . ثم تلاها بقراءة قوله تعالى : « قل اللهم مالك الملك تؤتى الملك من تشاء » إلى آخر الآية .

هذا والشوانى تتواصل بمحاربة بعضها بعضا إلى أن أذن لصلاة الظهر فضى السلطان بعسكره عائدا إلى القلعة فأقام الناس بقية يومهم وتلك الليلة على ما هم عليه من اللهو فى اجتماعهم وكان شيئا يحل وصفه وأنفق فيه مال لا يعد بحيث بلغت أجرة المركب فى هذا اليوم ستمائة درهم فما دونها ، وكان الرجل الواحد يؤخذ منه أجرة ركوبه فى المركب خمسة دراهم وحصل لعدة من النواتية أجرة مراكبهم

عن سنة في هذا اليوم، وكان الخبز يباع اثنا عشر رطلا بدرهم، فلكثر اجتماع الناس بمصر بيع سبعة أرتال بدرهم، فبلغ خبر الشوانى إلى بلاد الفرنج فبعثوا رسلهم بالهدايا يطلبون الصلح^(١).

غزو جزيرة أرواد (سنة ١٣٠٢) :

في سنة ١٢٩٣ تولى الملك في مصر الناصر محمد بن قلاوون، غير أنه لم تنقض بضعة أشهر حتى خلع في السنة نفسها وأقصى عن الأريكة مدة ستة أعوام، عاد على أثرها إلى العرش في سنة ١٢٩٩، ثم تنازل عن العرش في سنة ١٢٠٨ بعد تسع سنوات من استوائه عليه، ولكن سرعان ما ألغى قراره واسترد ملكه في سنة ١٣٠٩ وتربع في دست الحكم اثنتين وثلاثين سنة إلى أن توفى في سنة ١٣٤١.

وقد أغار التتار (المغول) على الدولة المصرية في عهد الملك الناصر وهزموا المماليك في موقعة حمص سنة ١٣٠٠ واستولوا على دمشق، إلا أن المسلمين انتصروا عليهم في وقعة "مرج الصفر" الفاصلة بالقرب من دمشق في سنة ١٣٠٣ وأسروا عشرة آلاف جندي من جيشهم البالغ مائة ألف مقاتل.

ولما كانت دولة الصليبيين في بلاد الشام قد دالت باستيلاء السلطان خليل ابن قلاوون على حصن عكا في سنة ١٢٩٢ فقد قصدت فلولهم جزيرة أرواد واتخذوها مقرا لهم وبنوا لأنفسهم فيها سورا عظيما يتحصنون به من الغزاه وما فتئوا يغيرون على سكان المدن الساحلية ببلاد الشام ويطعون الطريق على السابلة مما جعل نائب هذا الساحل يستغيث بالملك الناصر سلطان مصر.

ففي ٢٦ أغسطس سنة ١٣٠٢ (غرة المحرم سنة ٧٠٢) جهزت الشوانى بالسلاح والنفط وعين على رأس الأسطول المصرى أمير البحر سيف الدين كهرداش الزراق المنصورى وأقلعت المراكب من الشواطئ المصرية وسارت
(١) المقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٤ - ١٩٥، وعلى ابراهيم حسن : "مصر في العصور الوسطى" ص ٣٥٩.

الى ميناء طرابلس حيث انضمت اليها بعض السفن الراسية فيه وعليها عدد غير قليل من رجال الجيش ؛ فحاصرت القوات البحرية والبرية جزيرة أرواد وانهى القتال بهدم أسوارها وبهزيمة الصليبيين وامتلك الملك الناصر الجزيرة بعد أن قتل من أهلها نحو ألف وأسروا نحو خمسمائة .

وقد وصف المقرئى الاحتفال بإزالة الشوانى الى البحر استعدادا لغزو أرواد فقال : ” وفى محرم (٧٠٢ هـ) تجزّت عمارة الشوانى وجهزت بالمقاتلة والآلات مع الأمير جمال الدين آقوش القارى العلأى والى البهنسا ؛ واجتمع الناس لمشاهدة لعبهم فى البحر ، فركب آقوش فى الشينى الكبير وانحدر تجاه المقياس ... وكان قد نزل السلطان والأمراء لمشاهدة ذلك واجتمع من العالم ما لم يحصهم إلا الله تعالى وبلغ كراء المركب الذى يحمل عشرة أنفس الى مائة درهم وامتلاء البران من بولاق الى الصناعة بالناس حتى لم يوجد موضع قدم خال . ووقف العسكر على برستان الخشاب وركب الأمراء الحراريق الى الروضة . وبرزت الشوانى للعب كأنها فى الحرب ، فلعب الأول والثانى والثالث وأعجب الناس بذلك إعجابا زائدا لكثرة ما كان فيها من المقاتلة والنفوط وآلات الحرب . ثم تقدّم الرابع وفيه آقوش فهاهو إلا أن خرج من مينة الصناعة بمصر وتوسط النيل اذا بالريح حركه فقال به ميلة واحدة انقلب وصار أعلاه أسفله ، فصرخ الناس صرخة واحدة كادت تسقط منها ذات الأحمال وتكدر ما كانوا فيه من الصفو وتلاحق الناس بالشينى وأخرجوا ما سقط منه فى المساء فلم يعد منه سوى آقوش وسلم الجميع ، وعاد السلطان والأمراء الى القلعة وانفض الجمع . وبعد ثلاثة أيام أخرج الشينى ... ووقع العمل فى إعادته حتى تجز وتندب الأمير سيف الدين كهراش الزراق المنصورى للسفر عوضا عن آقوش القارى فسافر الى طرابلس بالشوانى واستجدة منها ستين مقاتلا من الممالك سوى البحرية والمطوعة^(١) .

(١) المقرئى : ” كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك “ ج ١ ص ٩٢٨ ، والمقرئى : ” المواعظ والاعتبار فى ذكر الخطط والآثار “ ج ٢ ص ١٩٥ .

وقد بلغت مكانة رجال البحرية في نفوس المصريين في عصر المماليك درجة كبيرة إذ كان الأهليون يعظمون رجال الأسطول ويطلقون عليهم اسم "المجاهدين في سبيل الله"^(١).

ثانية حملات الأسطول المصري إلى قبرس (سنة ١٤٢٣) :

وفي الثاني من شهر أبريل سنة ١٤٢٢ (٨ ربيع الآخر سنة ٨٢٥ هـ) استوى على عرش مصر الأشرف سيف الدين أبو النصر برسباي الدقاق ثامن المماليك الشراكسة البرجية .

ولما كان قرصان البحر الأبيض المتوسط — وأغلبهم من القبارسة أو من تخفرهم ملك قبرس لخدمته — قد أكثروا إغاراتهم على شواطئ سوريا وسواحل مصر فيما بين سنتي ١٤٠٤ و ١٤١٤ فقد صم عزم الأشرف برسباي على تسديد ضربة قاضية إليهم في المعقل الذي أعتصموا فيه بمجزرة قبرس وأخذ يعدّ مدته لغزو تلك الجزيرة^(٢).

(١) ياقوت الجوى : "معجم البلدان" تحت كلمة (أرواد) ، والمقرئى : "المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار" ج ٢ ص ١٩٥ ، والمقرئى : "كتاب سلوك لمحنة دول المملوك" ج ١ ص ٩٢٨ ، وقارن تعليق الدكتور محمد مصطفى زيادة في الصحيفة ٩٢٣ من هذا الكتاب الأخير طبعة دار الكتب المصرية ، وأبو المحاسن بن تفرى بردى : "النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة" ج ٨ ص ١٥٦ ، وأبو المحاسن بن تفرى بردى : "المنهل الصافي والمستوفى بعد الوافي" (وفيه ترجمة الأمير سيف الدين كهرداش المنصورى) ، وابن الوردي : "تاريخ ابن الوردي" ج ٢ ص ٢٥٠ ، ومحمد كرد علي بك : "كتاب خطط الشام" ج ٢ ص ١٤٢ ، وأبو الفداء : "المختصر في أخبار البشر" ج ٤ ص ٤٩ ، ورتزستين : "تاريخ سلاطين المماليك" ص ١٠٨ ، وعلى إبراهيم حسن : "دراسات في تاريخ المماليك البحرية" ص ١٧٥ (وقارن ص ٣١٩ من الكتاب نفسه) .

(٢) استهدفت قبرس قبل هذا الحلتين لإسلاميتين : الأولى في سنة ١٢٥١ (٦٤٩ هـ) وتولى قيادتها معاوية ، والثانية في سنة ١٢٥٥ (٦٥٣ هـ) وفي سنة ١٢٨٩ (٦٨٨ هـ) قسمت الجزيرة بالتساوى بين بنى أمية والامبراطور جوستينيان الثانى . وفي ظل العباسيين استهدفت لعدة حملات ، أهمها حملة هارون الرشيد ، غير أن السيادة البيزنطية كانت متسلطة على الدوام .

غير أنه في إحدى ليالى شهر يولييه سنة ١٤٢٢ — أى قبل أن تكتمل مائة يوم على تولية برسباى — عاود القرصان إغارتهم وفاجأوا نغر الاسكندرية بهجوم عنيف امتد الى الفجر دمرُوا فيه سفينة مصرية كبيرة واستولوا على حمولة قدرت بمائة ألف دينار .

ولم ينقض عامان على تلك الحادثة إذا هم قد عادوا في شهر يونيه سنة ١٤٢٤ ونزلوا على مقربة من دمياط واستولوا على سفينتين من الأسطول المصرى وأسروا مائة رجل كانوا على ظهرهما .

لم يقف برسباى مكتوف اليدين أمام هذه الإعتداءات المتكررة فجهاز على وجه السرعة أسطولا صغيرا مكونا من خمس سفن شراعية ، منها اثنتان تحملان ثمانين مملوكا أقفلت من ساحل بولاق ميناء القاهرة في ٧ أغسطس سنة ١٤٢٤ واتجهت في البداية نحو بيروت وصيدا حيث انضمت اليها سفينتان ثم ولّت شطرها الى قبرس .

وصل الأسطول المصرى الى سواحل قبرس عند رأس اليك (Cap Gatto) جنوبي ليماسول وانقض على مركب تجارى كان راسيا فيه واستولى المصريون على حمولته وأضرموا فيه النار وعرجوا على ليماسول فاصطدموا بثلاث سفن مسلحة ودارت معركة حامية بينهم انهزم فيها القبرسيون .

ولما رأى أهالى الجزيرة مراكبهم طعماً للنار تجمعت فوراً على الساحل قوة برية مؤلفة من سبعين خيالا وثلاثين من المشاة بقيادة حاكم ليماسول فيليب بكيني (Philippe Picquigni) ، غير أن المصريين هبوا في وجههم كالأسود وتوغلوا في داخل الجزيرة ، فارتد أعداؤهم ولاذوا بالفرار ودانت ليماسول — دون قلعها — للفتزة .

(١) لم تكن هذه أول إغارة شنها قرصان قبرس على الاسكندرية ، ففي سنة ١٣٦٨ استولوا عليها عنوة وأعاثوا فيها الفساد وحلوا معهم خمسة آلاف أسير .

وفي أواخر سبتمبر سنة ١٤٢٤ أفلعت السفن المصرية من قبرس عائدة الى مصر، فوصلت الى بولاق في يوم ١٤ أكتوبر سنة ١٤٢٤ بعد رحلة استغرقت شهرين ونيفاً. وقد حمل الجنود المصريون الى سلطانهم من هذا الغزو ٢٣ أسيراً وغنائم نفيسة من المنسوجات المطرزة والأقمشة القطنية و ١٠٣ قطع من النسيج الجميل وقدر من عسل النحل ومن الزبدة المحفوظة، وقد قام برسبای بقسمة تلك الغنائم بالعدل تحكم الشرع^(١).

ثالثة حملات الأسطول المصرى الى قبرس (سنة ١٤٢٥) :

كان للنجاح السريع الذى أحرزته حملة سنة ١٤٢٤ أكبر مشجع لبرسبای على إرسال حملة أخرى الى قبرس، وسرعان ما أصدر أوامره الى دار صناعة بولاق لبناء سفن أخرى وأخذ في الوقت نفسه يجهز القوات البرية والبحرية للحملة الجديدة. وفي شهر أبريل سنة ١٤٢٥ عين الأمير جرباش الكريمى الظاهرى كبير رجال بلاطه قائداً للأسطول وأعد ما لا يقل عن ٦٠٠ محارب دفع لهم السلطان أتاواتهم و ٣٠٠ مقاتل صرفت أجورهم على نفقة الأمراء.

وفي ٧ يونيه سنة ١٤٢٥ رحل ٣٠٠ من الخيالة الى طرابلس، وفي يوم ٩ يونيه قام السلطان الى بولاق فعرض القوة المسافرة، وفي اليوم التالى ذهب ابنه الى الميناء فودع السفن الأربعة الأولى من السفن الثمانية التى أفلعت من دمياط في يوم ٢٧ يوليه سنة ١٤٢٥.

وقد اتجه الأسطول المصرى الى بيروت وطرابلس حيث انضمت إليه وحدات أخرى بلغ مجموعها أربعين قطعة ونيفاً، منها خمس سفن حربية و ١٩ غليوناً و ١٨ نقالة ومراكب أخرى.

(١) محمد مصطفى زيادة: "المصريون في قبرس" (الرسالة العاشرة من رسائل الثقافة العسكرية)، وعلى إبراهيم حسن: "مصر في العصور الوسطى" ص ٢٨٢، ولين بول: "مصر في القرون الوسطى" ص ٣٣٦.

وقبل أن يقلع هذا الأسطول الضخم من ميناء طرابلس أرسل أمير البحر جرباش الكريمي إلى جان دي لوزنيان (Jean de Lusignan) ملك قبرس رسالة يدعو فيه إلى التسليم والاعتراف بسيادة سلطان مصر، فرفض الملك جان هذه الدعوة وأعلن القتال .

وفي يوم ٣٠ يولييه سنة ١٤٢٥ أبحرت السفن المصرية من ميناء طرابلس ، وبعد أربعة أيام بلغت كورباس (Korbass) على الساحل الشمالى الشرقى لقبرس ، وفي يوم ٤ أغسطس وصلت على مقربة من فاما جوستا بدون مقاومة تذكر ورفع العلم المصرى على قصر الحاكم الجنوبى .

وبعد بضعة أيام خرجت المراكب المصرية إلى البحر بعد أن تركت ٤٠٠ جندى من رجالها لمراقبة حركات الأعداء، ولم تكد السفن تمر أمام بيلا (Pyla) ولارناكا (Larnaca) حتى التقت بإحدى عشرة سفينة من الأسطول القبرى ، وقد تظاهرت مراكب قبرس بالفرار حتى يلحق بها المصريون فينازلونها في عرض البحر، غير أن الحيلة لم تجز عليهم فعادت على أعقابها، ودارت المعركة البحرية بين الأسطولين على مرمى من بيلا، وانتصر الأسطول المصرى فيها على أسطول قبرس وأزل به خسائر فادحة ، ووقف ٣٠٠ جندى قبرسى في وجه المصريين عند محاولتهم النزول إلى البر، ولكن هجوم المصريين عليهم فترق شملهم فوق ٤٩٢ أسيرا قبرسيا في قبضة الغزاة المصريين الذين غنموا ثلاث عربات محملة بالذخيرة .

وقد واصل المصريون زحفهم في الجزيرة ففتحوا ليماسول في ١٥ أغسطس سنة ١٤٢٥ واستولى مائة وخمسون من جندهم على قلعتها ورفعوا عليها العلم المصرى ، وفي اليوم التالى احتفلوا بعيد الفطر المبارك وبنصرهم الباهر .

وفي يوم ٢٤ أغسطس وصلت أنباء النصر إلى مصر، فاحتفلت القاهرة بها وارتدت أزياء الفرح وابتهجت أحيائها وطرب أهلها، وأمر السلطان بأن تقرأ أخبار الغزو في مسجدى عمرو بن العاص والأشرفية .

وفي أواخر أغسطس رأى قائد الحملة المصرية في قبرس أن من المناسب الرجوع إلى مصر خصوصا بعد علمه بأن البنادقة سيخفون إلى نجدة القبرسيين ، فأقلعت المراكب المصرية عائدة إلى مصر فوصلت إلى مدينة الطينة ودخل الجيش الظافر القاهرة في التاسع من سبتمبر سنة ١٤٢٥ ، وفي اليوم التالي عرض السلطان فصائل الحملة في احتفال عظيم ومر بالأسرى الذين بلغ عددهم ١٠٦٠ أسيرا في حين حمل الغنائم والأسلاب ١٧٠ جمالا وعشرة جمال وأربعة بغال .

وعلى أثر عرض السلطان تلك القوة أمر بأن تباع الأسرى علنا في سوق الرقيق وتمن الغنائم ، وقد قام بالبيع أينال الششمانى محتسب القاهرة الذى تولى دفعة الحكم ، وقد بلغ ثمن المبيعات ٢٣,٠٠٠ دينار آلت إلى خزانة الدولة ، بعد أن منح كل جندى مبلغ يتفاوت بين ثلاثة جنيهات ونصف وسبعة جنيهات ^(١) .

رابعة حملات الأسطول المصرى الى قبرس (سنة ١٤٢٦) :

على أثر حملة سنة ١٤٢٥ قام وفد من قبرس مؤلف من الدون تومازو بروفوستو (Don Thomaso Provosto) والدون جان بودوخاتارو (Don Jean Podochataro) فوصل الى دمشق وحاول التقرب من سلطان مصر بوساطة الشيخ محمد بن قديدر من أعيان سوريا .

غير أن مقدمات الصلح هذه لم تكلل بالنجاح ، فرأى جان ملك قبرس أن لا مفتر من مواصلة الحرب ، فاستنجد بالبنادقة والبيزنطيين وبإمارة قشتالة ، غير أنه لم يجد عندهم استعدادا لتلبية ندائه ، في حين قامت جزيرة رودس بنصيب يذكر في نجدة قبرس إذ أرسلت الى ملكها رجالا وسفنا وذخيرة .

(١) محمد مصطفى زيادة : " المصريون في قبرس " ، وعلى إبراهيم حسن : " مصر في العصور الوسطى " ص ٢٨٣ ، ولين بول : " مصر في القرون الوسطى " ص ٣٣٦ .

وقد أخذ برسباى من ناحيته يعدّ عدّته لجلته الثالثة ، فعين في صفوفها عددا كبيرا من الأمراء المصريين ، وقلد تغرى بردى المحمودى كبير رجال الحرس السلطانى إمارة الجيوش البرية التى ضمت خمسة آلاف مقاتل ، وعقد لواء الأسطول للامير اينال الحكيم كبير رجال التشرىفات .

وفى أول يونيه سنة ١٤٢٦ أقطع الأسطول المصرى من ثغر الاسكندرية فى مائة سفينة من مختلف الأنواع والأحجام انضمت اليه فى رشيد خمس سفن أخرى ، واتجه الأسطول بكامل قوّاته الى قبرس مباشرة ، فوصل فى أول يولييه سنة ١٤٢٦ الى ليفاديا على شاطئ أفديمو (Avdimo) وعلى بعد بضعة أميال من ليماسول ، حيث نزلت القوّات البرية وقصّدت لإحدى فصائلها الى قلعة ليماسول فاستولت عليها ورفعت على سارياتها العلم المصرى بين هتاف الجنود العالية : ” الله أكبر ، الله أكبر “ .

وفى ٧ يولييه زحف الجيش المصرى على الجزيرة ، فالتقى بالقوّات القبرسية على مقربة من قرية نركيتيا ^(١) (Kherkitia) ، وانفضّ عليها وأباد فلولها ، ووقع الملك جان أسيرا فى قبضة المصريين مع ألفين من الجند أتى بهم الى مصر وبيعوا أرقاء فى أسواق القاهرة .

وفى يوم ١٠ يولييه ظهرت أمام ثغر لارناكا وحدات أسطول قبرس ودارت معركة بحرية بينها وبين قطع الأسطول المصرى استمرّت طوال اليوم حتى صباح اليوم التالى ، وانجلى المعركة عن انتصار السفن المصرية واستيلائها على مركب قبرسى كبير ، فى حين لاذت بقية الوحدات القبرسية بالفرار .

وفى يوم ١١ يولييه دخل المصريون مدينة نيقوسيا ، وأعلن القائد المصرى الأمان ، وقضى جنوده سبعة أيام يحتفلون بانتصارهم الباهر .

(١) Cheirocitium أو

وقد تلقى الملك الأشرف في يوم ٢٩ يوليه سنة ١٤٢٦ (٢٣ رمضان سنة ٨٢٩ هـ) نبأ فتح الجزيرة ، فقرئت هذه البشرى في مدرسته بالعبريين ، وعمّ المصريين قاطبة فرح وسرور بالغان .

وفي يوم ١٣ أغسطس (٧ شوال سنة ٨٢٩ هـ) احتفلت القاهرة بعودة الجنود المصريين الظافرين الذين أبلوا أحسن البلاء في قبرس ، إذ وصلت طلائع الأسطول الى دمياط ، وواصل سيره الى ساحل بولاق حيث ألقت المراكب مرساها ، وتدفق منها العساكر والأسرى والأسلاب والغنائم ، وسار موكبهم في شوارع العاصمة حتى بلغ قلعة صلاح الدين في سفح جبل المقطم بين هتاف الشعب وزغاريد النساء ومعالم الزينات ومظاهر الأبهة .

وقد استقبل الملك برسباى جيشه الباسل في ساحة القلعة ، يحيط به سفراء الآستانة وأمراء آسيا الصغرى . وشريف مكة ، وهذا السلطان القواد والهند ، وأنعم عليهم بالرتب ، وأجزل لهم العطاء ، ووزع الكسوات التقليدية ، وما أن وقع نظره على جان ملك قبرس مكبلا بالحديد ساجدا أمامه بين فلول الأسرى حتى رحب بوفادته وأكرم مثواه ، وهيا مكانا لإقامته في أحد أبراج القلعة الى أن أعد له منزلا في القاهرة .

واتفق أن تم في ذلك الوقت بناء مدرسة الأشرفية ، فعلفت خوزة ملك قبرس على بابها تذكارا للنصر الباهر الذى أحرزته القوات الحربية المصرية في تلك الجزيرة النائية ، وقد ظلت الخوزة معلقة بهذا الباب حتى القرن السابع عشر الميلادى (الحادى عشر الهجرى) .

وقد كانت من نتيجة المساعى التى بذلها قنصل البندقية في مصر وغيره من المعتمدين السياسيين الأجانب ، أن عقد بين الملك برسباى وملك قبرس صلح بموجبه تعهد هذا الأخير بأن يدفع الى سلطان مصر مائتى ألف دينار (١٢٠ ألف

من الجنيهات) منها مائة ألف معجلا ، والباقي مؤجلا عند عودته الى بلاده سالما ،
وبأن يقوم فضلا عن هذا بدفع جزية سنوية قدرها عشرون ألف دينار ،
خصص جزء كبير منها لترميم منشآت مكة والمدينة ، وقد دفعت هذه الجزية
بانتظام حتى انقرضت دولة المماليك .

وعلى أثر إبرام هذا الاتفاق غادر ملك قبرس القطر المصري ، وقفل راجعا
الى جزيرته .

وقد بقيت جزيرة قبرس خاضعة لحكم المصريين من عهد الأشرف برسباي
حتى فتح السلطان سليم الأول الديار المصرية في سنة ١٥١٧ ، وأفل بذلك نجم
السلطان قانصوه الغوري^(١) ، الذي وقع في موقعة مرج دابق (على مقربة من
حلب) وهو يدافع عن أرض مصر تحت سنابك جياد العثمانيين الفاتحين ولم يوقف
له على أثر ، وقتل خليفته طومان باي آخر المماليك شنقا على باب زويله في أبريل
سنة ١٥١٧ بأمر السلطان سليم^(٢) .

أولى حملات الأسطول المصري الى رودس (سنة ١٤٤٠) :

في سنة ١٤٣٨ آلت السلطنة المصرية الى الظاهر سيف الدين جقمق ، فبادر
غداة توليته العرش بتجهيز الأسطول وإعداد الرجال للقيام بحملة الى جزيرة رودس بناء
على تحريض من السلطان العثماني مراد الثاني الذي كان يرى أن من مصلحة بلاده
اشتباك مصر ورودس في صراع يضعفهما .

(١) ظلت عناية المماليك بالبحرية مستمرة حتى أفول نجمهم في سنة ١٥١٧ ، يدل على ذلك أنه
انتهى في سنة ١٥١٣ أيام السلطان الغوري العمل في مركب صنع بدار صناعة بولاق وسمى " الدهيشة " ،
كما أنشأ الغوري في سنة ١٥١٥ عشرين مركبا بدار صناعة السويس — راجع : ابن اياس " بدائع
الزهور في وقائع الدهور " ج ٤ ص ٢٩٤ و ٤٦٧ .

(٢) محمد مصطفى زيادة : " المصريون في قبرس " ، وعلى ابراهيم حسن : " مصر في العصور الوسطى "
ص ٢٨٣ ، ولين بول : " مصر في القرون الوسطى " ص ٣٣٧ .

وكانت جزيرة رودس قد دانت في ذلك الحين إلى جماعة الفرسان الاسبتارية (Chevaliers Hospitaliers) أو فرسان القديس يوحنا (Chevaliers de St. Jean) وعلى رأسهم لاستيك (Lastic) الذي انتخب رئيساً لهم في أثناء سنة ١٤٣٧ على أثر وفاة سلفه فلوفيان (Fluvien) الذي كان قد خلف ناليك (Naillac) .

علم لاستيك بما اتصاه سلطان مصر من غزو جزيرته فأراد أن يتعزف مدى استعداد قوته فأرسل ويكل جماعة الاسبتارية في سفيتين لكشف أخبار السواحل المصرية وأدى ذلك الرسول مهمته وهاجم في أثناء ذلك سفينة دمياطية في شهر يولييه سنة ١٤٣٩ ، ثم عاد إلى رودس وأبلغ أهلها أن يستعدوا لإغارة الأسطول المصرى ، فجهزوا ثمانية غلايين وأربعة شوانى وجملة من النقالات مزودة برجالها وباتت رودس على أهبة الدفاع .

وفي الثامن من أغسطس سنة ١٤٤٠ أفلح الأسطول المصرى من ساحل بولاق وقد تألفت وحداته من خمس عشرة سفينة من نوع الغراب ، عليها مائتان من الجنود بقيادة الأميرين تغرى برمش السلاح دار ، ويونس المحمودى أمير آخور (أى رئيس الاصطبلات والبريد) ، وانضم إلى تلك القوة كثير من تطوع من أهالى القاهرة ودمياط حتى بلغ عدد المحاربين قرابة ألف مقاتل . وقد اتجهت السفن المصرية أولاً نحو جزيرة قبرس حيث أمد ملكها حنا الثانى تلك الحملة بالمؤن ، فتوجهت منها إلى العلايا بالساحل الجنوبى لآسيا الصغرى وفيها انضم إليها إبريقان وبعض الجنود .

وعلى أثر ذلك أبحرت الحملة إلى جزيرة رودس فوصلت إلى عاصمتها رودس (Rodi) فى يوم ٢٥ سبتمبر سنة ١٤٤٠ وألقت مرساها بالقرب من الرأس الرملية بأقصى شمال الجزيرة . وبينما الوحدات المصرية راسية هنالك إذا عشر سفن رودسية تهاجها على غرة حتى اضطرت السفن المصرية إلى الإبحار فى غسق الليل والروديون يتعقبونها .

وفي صباح اليوم التالي وقعت بين الفريقين معركة بحرية أخرى غير حاسمة على مقربة من ساحل آسيا الصغرى يتم على أثرها الأسطول المصرى شطر بلاده ، بعد أن تمكن في طريق العودة من تخريب قرية من قرى رودس نهبوا بها مصنعا للسكر وأسروا عماله وبعض الأهالى ، ثم عادوا إلى دمياط وصعدوا في النيل إلى أن بلغوا القاهرة في ١٨ أكتوبر سنة ١٤٤٠ بعد رحلة استغرقت شهرين ونصف دون أن تحقق ما عقد عليها من الآمال^(١) .

ثانية حملات الأسطول المصرى الى رودس (سنة ١٤٤٣) :

على أثر إخفاق الحملة الأولى عزم جقمق على إعداد حملة ثانية أشد بأسا وأوفر رجالا فأمر بإصلاح السفن القديمة وبإنشاء سفن جديدة باللغة النفقات ما بلغت . وقبل أن يلقي السلطان بقوته في هذا الغزو عقد محالفتين مع فانتين كوريتي صاحب جزيرة كوس وحننا الثانى ملك قبرس ، فضمن حياد هاتين الجزيرتين اللتين اكتنفت الشكوك موقفهما ، وفي الوقت نفسه أنفذ خمس سفن إلى رودس لتأتيه بالأخبار الدقيقة عن مدى استعداد أهلها للدفاع ولما اتخذوه من وسائل التحصين . على أن لاستيك — وقد بلغته الأنباء عن استهداف جزيرته لغزو قريب عاجل — أراد أن يفاوض سلطان مصر اجتنابا للحرب ، فأرسل اليه رسله الذين وصلوا الى القاهرة في أواخر أبريل سنة ١٤٤٣ محملين بالهدايا وبصحبتهم بعض الأسرى

(١) لم تكن هذه أولى حملات الأسطول الإسلامى إلى جزيرة رودس . ففي سنة ٦٥٣ استولى المسلمون على رودس وظلوا بها حتى سنة ٦٥٨ عدا فترات قصيرة بين هذين التاريخين . وفي سنة ٦٧٢ أعادوا فتحها على يد القائد جناد بن أبي أمية . وفي سنة ٧١٧ استولت مراكب المسلمين على رودس وهى في طريقها إلى القسطنطينية . وفي سنة ٧٠٨ قام أسطول هارون الرشيد بقيادة حميد بن خطبة بهجوم مفاجئ على تلك الجزيرة دون التمكن من الاستيلاء عليها — راجع محمد مصطفى زيادة : ” المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس ” (” مجلة الجيش ” عدد يناير سنة ١٩٤٦ ص ١٩٣) ، وعلى إبراهيم حسن : ” مصر في العصور الوسطى ” ص ٢٨٤ ، ولين بول : ” مصر في القرون الوسطى ” ص ٣٣٨ .

من المسلمين ولكن جقمق لم يعرهم التفاتا بل ألقى القبض عليهم وأودعهم مع
أرباب الجرائم سجن المقشرة بالقرب من باب الفتوح .

وفي منتصف شهر أغسطس سنة ١٤٤٣ أقطع الأسطول المصري من دمياط
وقد ضم من الرجال ١,٠٠٠ جندي عدا المتطوعين تحت قيادة الأمير اينال العلائي
(الذي أصبح سلطانا فيما بعد) وقد قصدت السفن أولا إلى الشواطئ السورية ،
غير أن رياحا صرصرًا وأنواء نؤوحًا صادفتها في طريقها مما فزق شملها ، فأسرع بعضها
إلى بيروت ووصل بعضها إلى طرابلس إلى أن اجتمعت كلها في أواخر أغسطس
قبالة نغريماسول بمياه جزيرة قبرس .

غير أن ليماسول فزعت لمقدم الحملة المصرية فلم يكد بعض رجالها يتزل إلى البر
حتى فز الأهالي في وجههم ، فأمتدت أيدي الغزاة إلى التخريب والنهب بل إلى
الخمر حتى السكر والعريضة . ثم أبحرت الحملة إلى بلدة بافوس من أعمال قبرس
حيث أخذت حاجتها من الماء والزاد وأفلعت بعدها إلى أضاليا بالساحل الجنوبي
من آسيا الصغرى ومنها إلى فينيكا ثم إلى قشتيل الراج (Chateauroux) حيث
ألقت مرساها على مرأى من الحامية الاستتارية هناك . وفي ١٧ أكتوبر سنة ١٤٤٣
نزل المماليك إلى الساحل وضربوا الحصار حول الحصن . المقام هناك وأحدثوا
ثغرة في سوره وشنوا عليه هجوما عنيفا حتى استسلمت الحامية ، فهرع المصريون
إلى الأبراج ورفعوا عليها أعلاهم في الثاني عشر من أكتوبر سنة ١٤٤٣ .

ولم يواصل المماليك حملتهم إلى رودس ، بل قزر الأمير اينال العلائي تمضية
فصل الشتاء في نغريماسول بشاطئ آسيا الصغرى ، غير أن الزوابع والاعصار حالت
دون ذلك مما اضطرتهم إلى الإسراع إلى العودة إلى مصر بعد أن هبت في وجه
سفنهم رياح عاصفة فزقت شملها ، فوصلت بعض وحداتها إلى دمياط وبعضها إلى
الاسكندرية والبعض الآخر إلى رشيد ، ولم يلتئم جمعها على ساحل بولاق إلا
في الحادي والعشرين من ديسمبر سنة ١٤٤٣ بعد رحلة دامت أربعة أشهر ونصف .

وقد عاد الجنود المصريون من تلك الحملة يسوقون مائتين من الأسرى وكية
من أثاث قلعة قشتيل الراج ، وعرض السلطان فلولهم في ساحة قلعة الجبل وخلع
على القواد^(١) خلع الشرف المعتادة .

ثالثة حملات الأسطول المصرى الى رودس (سنة ١٤٤٤) :

إزاء فشل الحملتين السابقتين فكر السلطان جقمق في إعداد حملة ثالثة الى جزيرة
رودس ، فعين الأمير ترمباى مقدّم الحلقة قائدا للأموال البحرية في حين عهد الى
الأمير اينال الأبرود بالأموال البرية .

وفي أواخر شهر أبريل سنة ١٤٤٤ تمت جميع الاستعدادات بالقاهرة وأصدر
السلطان أوامره الى أمراء البحر لإحضار النقلات من الاسكندرية ودمياط لنقل
الجند من ساحل بولاق ، وفي اليوم الثالث من شهر يولييه سنة ١٤٤٤ رحلت الحملة
من بولاق وقد تألفت من ألف وخمسمائة من الجند عدا المتطوعين . وفي العشرين
منه أفلعت بهم المراكب من دمياط متجهة الى طرابلس حيث انضمت اليها
بعض القوات السورية وأبحرت جميعها صوب جزيرة رودس فبلغتها وضربت
الحصار حول عاصمتها رودى في منتصف شهر أغسطس سنة ١٤٤٤ .

وعلى أثر وصولهم هناك نزل الماليك الى البر وأقاموا على وجه السرعة آلات
الحصار ونصبوا الخيام على مقربة من كنيسة القديس أنطون كبرى كنائس رودس
في حين احتل بعضهم إحدى الروابي للإشراف منها على تطورات الموقف .

على أنه اتفق أن وصلت للروديين في ذلك الوقت نجدة من بعض سفن
البرجنديين (Brigantins) والكتلان^(٢) (Catalans) ، فاستهدف الأسطول المصرى

(١) محمد مصطفى زيادة : " المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس " ، وعلى إبراهيم حسن :

" مصرفى العصور الوسطى " ، ص ٢٨٤ ، ولين بول : " تاريخ مصر فى القرون الوسطى " ، ص ٣٣٨ — ٣٣٩ .

(٢) هم من أهالى براجانس (Bragance) من مدن البرتغال ومن أهالى كاتالونيا (Catalogne)

من مدن اسبانيا .

لهجوم مفاجئ وكاد يؤخذ على غرة لولا أن الأمير يلخبا كان بالمرصاد فاستطاع أن يقاوم ويشل هذه الحركة وإن كانت مقاومته قد كلفته ثلاث سفن مصرية ابتلعها أمواج البحر .

وبعد ذلك بقليل باغتت فرقة من الأسبترية الممالك المعسكة بالقرب من كنيسة القديس أنطون وانقضت عليها وأعملت فيهم السيف قبل أن يتمكنوا من استعمال أسلحتهم فلم ينبج منهم إلا قلة ضئيلة استطاعت الفرار والانضمام الى القوات المصرية الأخرى .

وفي صبيحة يوم ٢٤ من شهر أغسطس سنة ١٤٤٤ بدأ الروديون القتال فافتحموا معسكر القوات المحاصرة ودارت بينهم معركة حامية قتل فيها ثلثمائة جندي وجرح خمسمائة ، وقد اضطرت الممالك على أثر ذلك الى ترك مؤنهم ومتاعهم وأسراهم من ورائهم ولجأوا الى سفنهم وغلايينهم التي أسرعوا الى الإقلاع والعودة بهم الى مصر .

وقد لخص السخاوي نتيجة هذه الحملة في تلك الكلمات : " إنه لم يتم للمعسكر قصد ولا رجعوا بطايل ولهذا فترت همتمهم عن الجهاد في تلك المدة لهذه الجهة والله عاقبة الأمور^(١) " .

غير أنه مهما قيل في النصر الذي أحرزه الاسبترية في تلك الحملة الأخيرة من حملات الممالك على جزيرة رودس في القرن الخامس عشر فإن اضطرارهم الى مدافعة تلك الحملات ثلاث مرات متتالية أضعفهم كل الضعف وباتوا يخشون ما عساه أن يكون مصيرهم أمام حملة رابعة ظنوها لا بد آتية ، ولذا أرسلوا الى البابا يوحنا الرابع يصفون له خطورة موقفهم ، كما أرسلوا الى ملوك أوروبا يطلبون منهم الوعد بالنجدة اذا لزم الأمر ، غير أن أقصى ما استطاع رسل الرئيس لاستيك أن يأتوا به من أوروبا هو أن الملوك مشغولون بمشاكلهم الخاصة عن أن يعدوا بمعونة ،

(١) السخاوي : " التبر المستوبك في ذيل السلوك " ص ٨٧ .

بل رغب البابا الى الاسبتارية أن تضع حدًا لحروبها مع السلطان . وتنفيذا لتلك الرغبة أخذ الرئيس لاستيك يبحث عن وسيط يستطيع الحصول على تسوية مرضية للطرفين وبدا له أن التاجر الفرنسي الشهير چاك كير (Jacques Cœur) يستطيع وحده القيام بتلك المهمة الدقيقة نظرا للروابط التي تربطه بالسلطان جقمق نفسه . وقد قبل چاك كير أن يؤدى هذه المأمورية بعد أن استأذن شارل السابع ملك فرنسا ، وأرسل أحد وكلائه صحبة مبعوث اسبتارى على إحدى سفنه الى الاسكندرية حيث عقد الصلح وعاد المبعوث الى رودس ومعه عدد من المسيحيين الذين أسروا خلال الحملات السالفة . وفى ٨ فبراير سنة ١٤٤٦ صدر عن ديوان الرئيس لاستيك أمر الى وكيل الاسبتارية باقليم بروفانس بفرنسا أن يدفع الى چاك كير جميع النفقات التي تكبدها لتسفير المبعوث الرودسى الى الاسكندرية ذهابا وإيابا فضلا عن نفقات إرجاع الأسرى المسيحيين ، وقد روعيت أحكام المعاهدة التي عقدت بين السلطنة المصرية وجزيرة رودس مراعاة صادقة من الجانبين ودامت العلاقات الطيبة بين الاسبتارية والممالك عدة سنين . ويبدو أن تلك العلاقات ظلت على حالها حتى سنة ١٥١٧ إذ بينما كان الممالك فى أشد أدوار المقاومة ضد الزحف العثمانى على الشام ومصر أشجع فى القاهرة أن سفنا رودسية وصلت فعلا الى دمياط تحمل ألفا من جند الاسبتارية فضلا عن عدة من السفن المحملة بالبارود قدمت خصيصا لمساعدة السلطان طومان باى الثانى على العثمانيين ، ولئن ظهر كذب تلك الاشاعة فانها تدل مع ذلك على أن الاسبتارية كانت فى نظر المعاصرين مستعدة لمساعدة جميع أعداء العثمانيين ولو كان أولئك الأعداء من المسلمين ، على أن بقاء الاسبتارية بجزيرة رودس لم يطل بعد زوال دولة الممالك ، لأن الفتح العثمانى بمصر والشام جعل إجلاءهم عن جزيرتهم الواقعة فى طريق المواصلات بين القسطنطينية والاسكندرية أمرا لا بد منه . وفى أوائل فبراير سنة ١٥٢٢ أقلع من القسطنطينية الأسطول العثمانى نحو جزيرة رودس وضرب حولها حصارا طويلا

صارما انتهى في مساء العشرين من ديسمبر من تلك السنة بتوقيع الاسبتارية شروط التسليم بجزيرتهم وإخلائها والجزر التابعة لها في ظرف اثني عشر يوما مقابل الأمان على أموالهم وأرواحهم . وقد انتقل مركز الاسبتارية بعد ذلك الى مالطة حيث بقوا بها الى أيام نابليون^(١) .

خروج الأسطول المصرى الى قبرس (سنة ١٤٦١) :

في العشرين من شهر أغسطس سنة ١٤٦١ (١٣ ذى القعدة سنة ٨٦٥) خرجت من نغردمياط تجريدة بحرية مكونة من ثمانية وأربعين مركبا عرّجت على طرابلس ، ثم تمت شطر جزيرة قبرس حيث أقام بها الجند المصريون حوالى شهرين عادوا على أثرها الى مصر في الثامن والعشرين من شهر أكتوبر سنة ١٤٦١ (١٣ المحرم سنة ٨٦٦) .

وقد وصف ابن تغرى بردى هذه الرحلة فقال :

” كان من خبر الغزاة أنهم لما سافروا من نغردمياط في ثالث عشر ذى القعدة في المراكب ، وكانت عدة مراكبهم ثمانيا وأربعين مركبا ما بين قرقورة وغراب وشينى وزورق ، وساروا على وجه البحر الى أن وصلوا الى جهة طرابلس من غير قصد ثم عادوا الى أن وصلوا الماغوصة فأقاموا عليها ووقع لهم بها أمور ، ثم ساروا منها الى مدينة قبرس فلم يردّهم عنها أحد من جهة الملكة أخت جاكم ، بل دخلوا مدينة الأفقسية بغير مانع فأقاموا بها أياما وتهيّثوا منها وصحبتهم عساكر جاكم من الفرنج وتوجّهوا الى شرينة وهى القلعة التى فيها الملكة أخت جاكم ، فقتل العساكر الإسلامية ومن معهم من عساكر الفرنج على شرينة ونصبوا خيامهم بالقرب منها ، وشرعوا فى حصارها أياما كثيرة فلم يقدروا على أخذها لعدم الاكتراث بها ثم لآرائهم المفككة فى الاجتماع على قتال من بها ، وبينما هم فى ذلك

(١) محمد مصطفى زيادة : ” المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس “ ، وعلى ابراهيم حسن : ” مصر فى العصور الوسطى “ ص ٢٨٥ .

التطويل في حصارها وقعت فيهم الأمراض ومات من ذلك جماعة كثيرون .
ففتر عن مهم عند ذلك أكثر مما كان أولاً ، هذا وقد طال عليهم الأمر وقرب هجوم
فصل الشتاء وعددهم في البحر وهو البحر المالح ، فتلفت العساكر من ذلك جميعه
فلم يجد الأمير يونس عند ذلك أسلم من العودة مع مخافته من السلطان إن فعل
ذلك ، غير أنه داوى الأخطر وكلم الأمراء في ذلك فلم يجتمعوا على كلمة المصلحة
وأملاهم بعضهم المفسود لما كان في نفسه منه قديماً ، فكلم جاك في العودة فأشار
عليه به فأجمع على الرحيل ورحلوا عن شريفة على هيئة ليست بصالحة وعادوا لجهة
مراكبهم وتجهزوا للعودة الى أن نزلوا بالمراكب في يوم الجمعة الثالث والعشرين
من المحرم وساروا يريدون جهة الديار المصرية^(١) .

المآصر أو السلاسل البحرية في عصر المماليك :

ظلت السلاسل البحرية التي وضعها العرب على ثغور البحر الأبيض المتوسط
لقفل الموانئ في وجه سفن الغزاة باقية في ذلك العصر ، كما يشهد بذلك ابن إياس
في قوله :

” في المحرم سنة أربع وثمانين وثمانمائة (ابريل سنة ١٤٧٩) توجه الأمير
يشبك الدوادار الى ثغرمياط ، وكان السلطان قد جعله متحدثاً عليها ، فلما توجه
هناك أنشأ على فم البحر الملح عند برج الملك الظاهر ببيرس البندقداري (أى عند
رأس البر) سلسلة من حديد زنتها نحو من مائتين ونحسين قنطاراً ، وكانت هذه
السلسلة قديماً هناك ، ثم بطل أمرها بفحدها الأمير يشبك الدوادار في السنة
المذكورة وحصل بها النفع لطرده المراكب التي للفرنج^(٢) .

(١) أبو المحاسن يوسف بن تغرى بردى : ” حوادث الدهور في مدى الليالي والشهور “ ج ٢
ص ٣٤٧ (طبعة كاليفرنيا) .

(٢) ابن إياس : ” بدائع الزهور في وقائع الدهور “ ج ٢ ص ١٨٥ .

الملاحة التجارية المصرية:

لما أدرك الضعف دولة الأيوبيين بمصر وطرقها الاعتلال انحط شأن الأسطول التجارى المصرى الى أن تولى الملك الظاهر بيبرس عرش مصر فاهتم بأمر الأساطيل ، غير أنه ما لبث أن انحط شأنها ثانية على الرغم من أن البندقية مدت يدها لحماية مصر وأسطولها .

وقد ترتب على كشف القاذرة الأمريكية فى سنة ١٤٩٢ وعلى الاهتداء الى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٧ ، أن اضمحل شأن الأسطول التجارى المصرى ، إذ تحولت الملاحة التجارية بين الهند وأوروبا عن مصر الى طريق رأس الرجاء الصالح على أيدي البرتغاليين الذين أخذوا يباحون المصريين فى تجارتهم ويقطعون عليهم سبل البحار ، ذلك أنه قبل الاهتداء الى الطريق المؤدية من أوروبا الى الهند حول جنوبى افريقية لم يكن للراكب القادمة من الهند إلا طريق البحر الأبيض المتوسط ، فكانت تنقل البضائع برا من الخليج الفارسى الى الاسكندرونة ، أو من البحر الأحمر الى الاسكندرية ، ومن هذين النغرين تنقل بطريق البحر الأبيض المتوسط الى البندقية حيث توزع منها فى أرجاء أوروبا . وسواء أنقلت البضائع عن طريق الخليج الفارسى أو عن طريق البحر الأحمر كانت تمر بلا محالة من أراضى الممالك ، إذ هم المالكون فى ذلك الوقت لمصر والشام معا ، فانتفع الممالك بهذه المزية أيما انتفاع ، وضربوا مكوسا كبيرة على التجارة عند دخولها فى أملاكهم وعند خروجها منها ، فكان ذلك يعود عليهم بدخل لا يستهان به . وقد كان لمروور التجارة الهندية من هاتين الطريقين أكبر أثر فى ترويج تجارة البحر الأبيض المتوسط ، وعظمت بسببها ثروة الدولتين اللتين اشتهرتا بالملاحة فيه ، وهما جنوة والبندقية ، ولا سيما الأخيرة منهما فإن تجارها نالوا لدى الممالك حظوة كبيرة وصلت بهم فى آخر الأمر الى احتكار نقل هذه التجارة العظيمة .

وعلى ذلك اختص المصريون والبنادقة بالأرباح العظيمة من تجارة الهند ، فاشتعلت نار الحسد في الممالك الأوروبية ، ودفعهم ذلك الى التفكير في الاهتداء الى طريق أخرى توصل الى الهند حتى ينالهم شطر من أرباح تلك التجارة الرباجية ، وساعد على إثارة تلك الهمة قيام النهضة العلمية العامة التي ابتدأت في أوروبا بعد فتح القسطنطينية وولدت في تلك البلاد روح الاستطلاع والكشف .

وأول من فكر من الأوروبيين في البحث عن طريق أخرى الى الهند هم البرتغاليون ، وعلى الأخص عندما تولى عرش البرتغال الملك هنري الشهير بهنري الملاح (Henri le Navigateur) لكثرة كشوفه البحرية وعظم ما أصلحه في الملاحة ، فقم في أيامه من الكشوف ما نسخ آراء الأقدمين فيما يختص بشكل العالم المعمور ، فكانت عاقبته كشف طريق الهند والدنيا الجديدة .

فقد شرع هنري منذ سنة ١٤٣٨ في العمل على كشف طريق جديد للهند ، فأقام بشغرساجر (Sagres) في الجنوب الغربي من البرتغال ، وأنشأ فيه مرصدا ومدرسة بحرية لتعليم الملاحة دعا إليها علماء الفلك وكبار الملمين برسم الخرائط الجغرافية ، وعنى بصنع السفن العظيمة للكشف خاصة وأدخل فيها البوصلة ناقلا استعمالها عن العرب وحسن آلة الاسطرلاب (Astrolabe) التي يعرف بها خط العرض بالتقريب ، ثم عول بعد استشارة من حوله من العلماء على تتبع شاطئ افريقية بقصد الوصول الى بلاد الهند ، وكان الشاطئ الغربي من افريقية لا يعلم منه حينئذ لأهل أوروبا شيء جنوبي رأس موجدادور (Mogador) أو الصويرة ، وكانت الخرائط الجغرافية التي رسمها الأقدمون بعضها يمثل بقية افريقية بنصف دائرة تمتد من الشمال الغربي (جهة مراكش) الى جنوبي البحر الأحمر وبعضها يتركه غير محدود اشارة الى أنه لم يكشف بعد .

ف رأى هنري أن يكشف هذا الشاطئ حتى اذا ما سار حوله الى الشرق بحث عن طريق يؤدي الى الهند من تلك الجهة ، فأرسل لهذا الغرض بعوثا بحرية

سنة بعد أخرى فكان كل بعث يصل الى وراء ما وصل إليه سالفه ، حتى وصل آخر بعث في عهده الى جزائر الرأس الأخضر ، وما زالت هذه الكشوف يتبع بعضها بعضا حتى بلغ برتلوميو دياز (Barthélemy Diaz) الملاح البرتغالي الشهير الى طرف افريقية الجنوبي وسار حوله حتى وصل الى خليج الاجوا سنة ١٤٨٦ ، وسمى هذا الطرف ” رأس الزوايع “ لهول ما لقيه في السير حوله ، غير أن ملك البرتغال ابن هنري أدرك قيمة هذا الكشف العظيم ورأى أنه فاتحة خير لتحقيق أمنية دولته وهي الاهتمام الى طريق الهند فعمل على مواصلة هذه الكشوف .

وفي هذه الأثناء كان الكاشف العظيم خريستوف كولومب (Christophe Colomb) قد خرج في بعث بحري أمده به ملك الأسبان وسار به غربا بأمل الوصول الى الهند من هذا الطريق الغربي اعتقادا منه بكونية الأرض ، فوصل الى إحدى جزائر الهند الغربية سنة ١٤٩٢ ، فظن الناس أن هذه الجزيرة جزء من بلاد الهند . وأن كولومب قد كشف للأسبان طريقا الى تلك البلاد أسهل وأقصر من الطريق الطويل الذي يعاني البرتغاليون كشفه ، فوقف الكشوف البرتغالية فترة من الزمن الى أن اتضح أن كولومب لم يهتد الى طريق الهند وأن طريقه إن أدى اليها يكون أطول من الطريق حول افريقية ، فرجع البرتغاليون الى مواصلة كشوفهم . وفي سنة ١٤٩٦ أرسل ملكهم إيمانويل بعثا لهذا الغرض برئاسة الملاح العظيم فاسكودي جاما (Vasco de Gama) فوصل الى رأس الزوايع وسماه تفاؤلا ” رأس الرجاء الصالح “ وبعد أن كابد مصاعب جمة في المسير حوله لشدة الرياح الشرقية سار إزاء شاطئ افريقية الشرق . ومن ثم شرع يسأل من الثغور التي يمر عليها عن الطرق المؤدية الى الهند ، فكان كلما حل بشعر وجده مسكونا بالعرب ، غير أنهم كانوا يمتنعون عن إرشاده مخافة أن يمتز عليهم ذلك منافسة تجارية لا طاقة لهم بها ، وبعد أن أخفق سعيه في مزينيق (Mozambique) و” كلوة “ (Kiloua) و” منبسة “ (Mombaza) و” فازني “

وهبط "ملندة" حيث أخذ ما يلزمه من الزاد واستصحب معه بحارا عربيا يدعى أحمد بن ماجد دله على الطريق الى "قليقوت" (Calicut) (على شواطئ الهند الغربية) فوصل اليها فاسكودى جاما بهداية هذا الدليل في ثلاثة وعشرين يوما في ثلاث مسماريات^(١) بعد انقطاع موسم الهند^(٢). ولم يرحب به في بادئ الأمر ملكها الملقب بالسامرى (Le Zamorin)، بل زاد في تنفيره منه تجار العرب في تلك الجهات إذ أفهموه أن البرتغاليين ليسوا إلا لصوص بحر لا عمل لهم إلا النهب والسلب في البحار. ولم تطل إقامة فاسكودى جاما بالهند هذه المرة، بل قفل راجعا الى وطنه على أن يعود الى الهند في رحلة أخرى.

وفي سنة ١٥٠٠ أمر الملك إيمانويل بتجهيز تجريدة ثانية تحركت من لشبونة في التاسع من شهر مارس سنة ١٥٠٠ بقيادة الأميرال كابرال (Cabral)، غير أن قطع هذا الأسطول تحطم بعضها عند رأس الزوابع وطاح بعضها الآخر في البحار، فلم يصل منها أمام نغر قليقوت سوى ست مسماريات نزل منها البرتغاليون وتحزشوا بالتجار المصريين الذين كانت لهم مكانة ممتازة عند أهل تلك البلاد، ف وقعت الاضطرابات والقلق فأصدر الأميرال كابرال البرتغالى أمره الى سفنه بضرب مدينة ملبار (Malabar) بالمدافع يومين كاملين موجها قنابله ونيران مدافعه بنوع خاص الى السفن التجارية المصرية حتى أغرقها بما فيها وبمن فيها من نساء وأطفال^(٣) وأقلع عائدا الى بلاده بغنائم ومتاجر وأموال أربت على كل ما كان في الحسبان.

(١) المهارية : اسم للسفينة التى تستعمل فيها المسامير لربط ألواحها بعضها ببعض ، بخلاف السفن المستعملة فى بحر الهند التى تربط الألياف ألواحها أو تكون مؤلفة من جذع شجرة كبيرة ، ويطلق الافرنج على هذا النوع الأخير كلمة (Jonque) وهو اللفظ الذى استعمله ابن بطوطة فعزبه الى "جنتك" وجمعه على "أجتاك".

(٢) الموسم هو الريح الشديدة التى تهب فى بخار الهند والتى يسمى الافرنج (Mousson) قلا عن العربية.

(٣) هايد : "تاريخ التجارة فى الشرق الأوسط فى خلال القرون الوسطى" ، واليزيه ويكلوس : "الجغرافية العالمية".

وبعد سنة واحدة — أى فى سنة ١٥٠١ — أرسل الملك إيمانويل الى الهند أسطولاً مؤلفاً من أربع مسماريات عادت محملة بكيات وافرة من الفلفل والزنجبيل .

وفى السنة التى تلتها — أى فى سنة ١٥٠٢ — سافر فاسكودى جاما الى بلاد الهند على رأس أسطول مؤلف من عشرين مسمارية ونيف ، وقف بعضها بجزيرة سُوَطَرَى (Socotra) عند باب المندب لمنع دخول الأسطول التجارى المصرى من بحر الهند ولصد سفن التجارة القادمة من الهند الى الموانئ المصرية . وقد تمكنت تلك الوحدات من القبض على سفينة تجارية مصرية قادمة من البحر الأحمر محملة ببضائع ثمينة فأسرتها وقادتها الى فاسكودى جاما ، وتآلفت جميع القطع البرتقالية تحت قيادته فسار بها الى بلاد ملبار والتقى هناك ببعض مراكب لتجار مصريين كانت مشحونة بالأفاويه من الهند وراجعة الى السويس فنهب ما فيها من بضائع وأغرقها ، وكان بينها مركان للسلطان قانصوه الغورى^(١) ، وشن على سواحل الهند إغارات عنيفة عاد على أثرها أدراجه الى لشبونة فى أوائل سبتمبر سنة ١٥٠٣ .

وقبل أن تصل هذه التجريدة الى لشبونة كان ملك البرتقال قد بعث فى أبريل سنة ١٥٠٣ حملة بحرية أخرى مؤلفة من تسع سفائن وصلت الى الهند ثم عادت منها بمختلف أنواع البضائع .

وقد نتاج على هذا المنوال سنوياً وصول مراكب البرتقاليين العديدة الى بلاد الهند وعودتها الى ديارهم محملة بالفلفل والزنجبيل وسائر البضائع والسلع حتى استقرت لها السيطرة التجارية فى تلك الأقطار والسيادة على ما يكتنفها من البحار ، وانحرفت التجارة الدولية عن مصر واتجهت الى البرتقال ، وبذلك تم للبرتقاليين كشف طريق جديد للهند كان فاتحة لانقلاب عظيم فى تجارة العالم بأسره ، إذ أن نقل البضائع صار ينفق عليه بهذه الطريق ثلث ما كان ينفق بالطريق

(١) مجلة "المقتطف" عدد مارس سنة ١٩١٧ .

القديمة فضلا عن متاعها ومضايقتها ، فكانت النتيجة أن تحوّل مجرى هذه التجارة العظيمة من مصر والشام والبحر الأبيض المتوسط إلى المحيط الأطلنطي حول
(١)
شواطئ القارة الأفريقية .

وقعة ديو البحرية (سنة ١٥٠٩) :

وقع خبر كشف الطريق الجديدة وقوع الصاعقة الساحقة الماحقة على مصر والأمم التجارية بالبحر الأبيض — ولا سيما البنادقة — لعلمهم أن فيه الضربة القاضية على أهم مصدر لثروتهم ، وكان البرتغاليون وقد أخذوا في توسيع نفوذهم في بلاد الهند ، غير مكثفين بالعلائق التجارية ، بل استولوا بالسيف والمدفع على إمارة « قليقوت » وجعلوها في عداد مستعمراتهم .

إزاء هذا الخطر الداهم اتحد السلطان قانصوه الغورى سرا مع البنادقة ومع السامرى ملك قليقوت على أن يعملوا معا على انتزاع السيادة من البرتغاليين في الشرق . فبادر الغورى بإنشاء أربعة أغربة حربية في دار صناعة السفن ببولاق ولما تم إعدادها حملها على ظهر الإبل مفككة قطعا قطعا الى ثغر الطور، وهناك تولى العمال الاختصاصيون تركيبها وإزالتها في البحر كطليعة للسفائن المصرية الحربية التي انتوى السلطان إرسالها إلى الهند لمنازلة البرتغاليين في تلك المياه النائية .

ولما رأى أن الأمر سيطول نظرا إلى ما وصل إليه البرتغاليون من ترسيخ أقدامهم وتثبيت مراكزهم في بلاد الهند وفي بحارها بذل الغورى سعيه لدى السلطان بايزيد سلطان القسطنطينية (في سنة ١٥٠٧ وفي سنة ١٥١٠) ولدى جمهورية البنادقة (في سنة ١٥٠٧) للحصول على ما اقتضت إليه بلاده من الأخشاب والآلات والعدد الحربية والرجال الخبيرين بإطلاق المدافع في سبيل قهر البرتغاليين واستئصال شأفتهم من تلك الأقطار القاصية .

(١) عمرا لاسكندري ومسلم حسن : " تاريخ مصر من الفتح العثماني " ص ٦٨ ، وأحمد زكي باشا : " صفحة من تاريخ التجارة المصرية " (مجلة " المقتطف " عدد نوفمبر سنة ١٩١٧ ص ٤٤٨) .

وفي الوقت نفسه أصدر السلطان الغورى أمره إلى أسطوله الراسى بميناء جدّة بالاستعداد للقتال ، فقام به الأمير حسين الكردى وما زال يجتد السير ويجوب البحار حتى وصل إلى ساحل ملبار في أواخر سنة ١٥٠٧ فالتقى مراسيه على بندر ديو (Diu) من أعمال بكرات (Guzerate) بثلاث عشرة سفينة ، منها ست أغربة وغلين واحد وست سفائن كبيرة . واجتمع بسلطان بكرات يومئذ وهو خليل مظفر شاه فأكرم وفادته وأمر عامله على ديو وهو الملك إياس بأن يكون هو وسفنه تحت تصرف الأمير المصرى .

ذهب الأمير حسين الكردى يبحث عن الأسطول البرتقالى ، حتى التقى به أمام مدينة (Goa) الواقعة على ساحل ملبار في خلال شهر يناير سنة ١٥٠٨ (رمضان سنة ٩١٣ هـ) وكان هذا الأسطول معقود اللواء لتجل وإلى الهند البرتقالى لورنزو دالميدا (Lorenzo d'Almeida) فهجم عليه الأمير حسين وانتصر عليه انتصارا مبینا ، وقبض على السفينة الأميرالية وقتل قائدها ورجع الأمير حسين تحفقا على هامته وعلى صوارى أسطوله المصرى رايات الظفر وأعلام النصر فأقام بميناء ديو مدة شهر حتى انقضى فصل الأمطار وأرسل إليه السامرى من ساحل ملبار أربعين غرابا صغارا لتكون في خدمته .

وبينا كان الأمير حسين يتأهب لاستئناف القتال إذا أسطول برتقالى مؤلف من تسع عشرة قطعة بقيادة فرانسيسكو دالميدا (Francesco d'Almeida) يداهمه بغته ويأخذه على غرة في مياه ديو ، فما هو إلا أن شعر الأمير حسين باقتراب الأسطول البرتقالى حتى انبرى له ووقف في وجهه من غير استعداد وخرج معه أسطول السامرى - وأسطول بكرات ، ف وقعت بين الفريقين معركة بحرية هائلة عرفت باسم موقعة ديو سنة ١٥٠٩ (٩١٥ هـ) انجلت عن انتصار أسطول البرتقالين الذى استولى على بعض الوحدات المصرية وطاح البعض الآخر فانهمز الأمير حسين ولكنه لم يقع في قبضة الأعداء ، إذ تمكن من العودة إلى مصر ومعه فلول أسطوله .

فلما رأى الغورى انكسار أسطوله على يد البرتغاليين أخذته الغيرة وواصل العمل ليل نهار حتى جهز أسطولا مؤلفا من اثنين وعشرين غرابا كبيرا وغلبيين أمر على رأسها الأمير سليمان الرومى العثمانى (الذى بعثه إليه السلطان بايزيد) والأمير حسين الكردى وبعثهما إلى المحيط الهندى لإعادة الكرة على البرتغاليين والأخذ بالثأر ، غير أنه وقع بين الأميرين من الشحناء والشقاق ما أدى بهما إلى التخاذل والافتراق وأقصاهما عن المهمة التى ندبا لها ، فقد قام الأمير حسين بوحدات الأسطول المصرى فوصل إلى جدة فى سنة ١٥١١ وبنى فيها حصونا وأبراجا ثم أخذ فى جمع المال واستيفاء الأهبة لمقاتلة البرتغاليين حتى اذا ما أتم تدبيره بارح جدة قاصدا بلاد الهند ، فلما وصل الى سواحل اليمن نزل بجزيرة كمران وجعلها قاعدة بحرية لأسطوله ، ثم سار إلى بندر عدن فبلغها فى العشرين من شهر أغسطس سنة ١٥١٦ ونازل أسطولا برتقاليا كان تحت قيادة الفونسو البوكرك (Albuquerque) وألحق به الهزيمة ، وعاد إلى جدة حيث فارقه الأمير سليمان الرومى وأعلن عليه الحرب ، وقد اتفق أن تحرك السلطان سليم الأول فى تلك السنة وسار غازيا فاتحا إلى الديار المصرية ، فشغل الغورى بالدفاع عن ملكه وتاجه وأهمل أمر أسطوله وأمر قائده الأمير حسين الذى مات غريقا فى مياه جدة بتنفيذ الأوامر السلطان سليم الأول فذهب طعمة للأسمالك .

غير أن البرتغاليين انتهزوا تلك الفرصة السانحة للانقضاض على ما تبقى من وحدات الأسطول المصرى فى البحر الأحمر ، فشنت ثمانية وعشرين غرابا من مراكبهم إغارة شعواء فى خلال شهر فبراير سنة ١٥١٧ (صفر سنة ٩٢٣ هـ) على جدة ، فتصدى لهم الأمير سليمان الرومى ببقايا أسطول مصر حتى ردهم عنها خاسرين ، فأقلعت بهم مراكبهم إلى بحار الهند تاركة مياه البحر الأحمر إلى السفائن العربية التى بقيت تروح وتغدو فيها دون منازع ولا معارض .

هذا وقد فقد ميناء عيذاب أهميته في عهد المماليك وحل محله ثغر عدن في سنة ١٣٥٩، فكانت السفن الآتية من الهند والشرق الأقصى ترسو فيه حيث تنقل السلع إلى القلزم ومنها إلى القاهرة على ظهور الإبل، ثم تحمل في فرع رشيد من القاهرة إلى العطف ثم إلى الإسكندرية في التربة التي حفرها الناصر محمد بن قلاوون^(١).

(١) أحمد زكي باشا: "صفحة من تاريخ التجارة المصرية" (بحث منشور في مجلة "المقتطف" أعداد سبتمبر وأكتوبر ونوفبر وديسمبر سنة ١٩١٧)، والشيخ زين الدين: "تحفة المجاهدين في بعض أحوال البرنكاليين" (طبع لشيونة)، وعمر الاسكندري وسليم حسن بك: "تاريخ مصر من الفتح العثماني" ص ٧٣، واسماعيل سرهنك باشا: "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٣٥.

المراجع الخاصة بالفصل السادس

باللغة العربية :

- ابن السوردي ... : تاريخ ابن الوردي .
- ابن إياس ... : بدائع الزهور في وقائع الدهور .
- ابن ممتي ... : قواوين الدواوين .
- أبو الفداء ... : المختصر في أخبار البشر .
- أبو المحاسن يوسف بن تغري بردي : المنهل الصافي والمستوفي بعد الوافي .
- أبو المحاسن يوسف بن تغري بردي : النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة .
- أحمد زكي باشا ... : صفحة من تاريخ التجارة المصرية (بحث منشور بمجلة « المقتطف » ابتداء من أكتوبر سنة ١٩١٧) .
- اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (أوائل الجزء الثاني) .
- السخاوي ... : التبر المسبوك في ذيل السلوك .
- المقرئ ... : المواعظ والاعتبار في ذكر الخطط والآثار .
- المقرئ ... : كتاب السلوك لمعرفة دول الملوك .
- برنارد لويس ... : جزر البحر الأبيض المتوسط ومكاتها في تاريخ العرب (بحث منشور بمجلة « المستمع العربي » السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين وما بعده) .
- توفيق حبيب (الصحافي المعجوز) : قبرص قديما وحديثا (جريدة « الأهرام » عدد ١٧ أغسطس سنة ١٩٣٨) .
- جورج زيدان ... : تاريخ التمدن الاسلامي .
- حسن إبراهيم حسن وعلى إبراهيم حسن : النظم الاسلامية .

حسن عبد الوهاب :^٢ الأشرف برسباى وجمالة الفاروق (جريدة « الأهرام »
عدد ١٩ سبتمبر سنة ١٩٤٦) .

زترستين (K. F. Zettersteen) : تاريخ سلاطين المماليك (لندن سنة ١٩١٩) .

زين الدين ... : تحفة المجاهدين فى بعض أحوال البرنكاليين (طبعة لشبونة) .

سليمان حزين ... : توسع العرب وانتشار الاسلام بالبحر (مجلة « المستمع
العربى » السنة الثالثة العدد الرابع والعشرين وما بعده) .

عبد الفتاح عباده ... : كتاب سفن الأسطول الاسلامى .

على إبراهيم حسن ... : دراسات فى تاريخ المماليك البحرية وفى عصر الناصر محمد
بوجه خاص .

على إبراهيم حسن ... : مصر فى العصور الوسطى من الفتح العربى إلى الفتح
العثمانى .

عمر الاسكندرى وسليم حسن : تاريخ مصر .

محمد كرد على بك ... : خطط الشام .

محمد مصطفى زيادة : المحاولات الحربية للاستيلاء على جزيرة رودس (مجلة
الجيش المصرى عدد يناير سنة ١٩٤٦) تعريب الأستاذين
محمد سعيد السيد منصور وجمال الدين محمد الشيال .

محمد مصطفى زيادة : المصريون فى قبرص (الرسالة العاشرة من رسائل الثقافة
العسكرية الصادرة عن وزارة الدفاع الوطنى) تعريب
البكباشى عبد الرحمن زكى والأستاذ محمد سعيد السيد منصور .

محمود رزق سليم ... : عصر سلاطين المماليك .

وليم موير (William Muir) : تاريخ دولة المماليك فى مصر (تعريب الأستاذين
محمود عابدين وسليم بك حسن) .

باللغة الفرنسية :

DOZY : Supplément aux dictionnaires arabes.

HEYD (W.) : Histoire du commerce du Levant au Moyen-Age.

WIET (G.) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. IV : L'Egypte Arabe.

WIET (G.) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. II : L'Egypte Musulmane.

باللغة الإنجليزية :

LANE-POOLE (S.) : A History of Egypt in the Middle Ages.

MUIR (WILLIAM) : The Mameluke or Slave Dynasty of Egypt.

STEVENSON : The Crusaders in the East.

SOURIAL (AZIZ) : The Crusade in the Later Middle-Ages.

الفصل السابع

فتح السلطان سليم الأول وعصر العثمانيين

(١٥١٧ - ١٧٩٨)

العثمانيون والبحرية المصرية :

في سنة ١٥١٢ ولى ملك آل عثمان السلطان سليم خان الأول ، وكان مولعا بالحروب ، شديد الرغبة في توسيع نطاق الدولة العثمانية ، فعمل على محاربة المماليك الذين استقلوا بحكم مصر. فاتهم السلطان قانصوه الغورى بمالاة الفرس عليه ، وهم يومئذ ألد أعدائه ، وأخذ عليه استضافته العصاة والفارين من وجهه ، وقد أدرك الغورى نيته بفخذ جيشا خرج به إلى الشام حيث التقى بالجيش العثمانى ، ودارت بين الفريقين معركة حامية بميدان مرج دابق شمالى حلب سنة ١٥١٦ انهزم فيها الغورى ووقع تحت سنايك الخيل ولم يوقف له على أثر .

ملك سليم الشام وزحف على مصر وهزم طومان باى آخر المماليك بالريدانية (العباسية) وصلبه بباب زويلة ودخل القاهرة في الخامس عشر من شهر فبراير سنة ١٥١٧ فصارت مصر ولاية عثمانية .

وبعد أن تم للسلطان سليم فتح مصر عمل على ما يكفل بقاء خضوعها للباب العالى في شتى مرافق الدولة ، فدخلت مصر في طور تفهقر أصاب شؤون البلاد المختلفة ، ومنها أسطول مصر الحربى وملاحتها التجارية ، ومن أهم الأسباب التي أدت إلى اضمحلال مصر وتأخرها في هذه الناحية نقل السلطان سليم إلى القسطنطينية ، ضمن من نقلهم قسرا ، أمهر الصناع في بناء السفن حتى اضطرت دور الصناعة المصرية إلى إغلاق أبوابها فانحط شأن الأسطول وسرح بحارته .

وبعد عودة السلطان سليم إلى القسطنطينية أخذ خير الدين بك وإلى مصر العثماني بمساعدة خيرى بك أمير الأمراء فى إصلاح المراكب الموجودة بالنيل . ولم يكن لمصر فى ذلك الوقت أغربة بالبحر الأحمر ، لأن مراكب قانصوه الغورى كانت قد انقرضت وضاع معظمها فى حين حجز الأمراء المصريون ما بقى منها على شواطئ اليمن تحت قيادة الأمير سليمان الرومى . لذلك رأى وإلى مصر فى سنة ١٥١٩ لما أئته الأخبار من مكة بأن أربعين مركبا من مراكب الفرنج يعيشون فى البحر الأحمر قبالة جُدة ويقطعون على التجارة السبل ، أن ليست لديه قوة بحرية يرسلها إلى هنالك ، فأنفذ جماعة من المماليك الشراكسة بلغ عددهم ثلثمائة برا صحبة الحاج (١) . وعلى أثر ذلك اهتم خير الدين بك بأمر إنشاء السفن فى دار صناعة بولاق ، وعرض فى سنة ١٥٢٠ الأغربة التى أنشأها فيها و«لعبت قدامه وانشرح من ذلك» (٢) . فى سنة ١٥٢٠ استوى على عرش آل عثمان السلطان سليمان الثانى القانونى ، وكان الأمير تَمّ وقتئذ ناظرا على وقف الدشيشة من طرف أمير الأمراء خيرى بك وإلى مصر . وفى عهد نظارته تم صنع مركب كبير بدار صناعة بولاق بالجزيرة الوسطى ، وقد بلغ طوله مائة وعشرين ذراعا ، وكان مزودا بفرن وطاحون وصهرج للماء العذب ومقاعد واصطبل للخيل ، فلما تم صنعه ركب إليها ملك الأمراء فى الثانى والعشرين من شهر يونيه سنة ١٥٢١ (١٦ رجب سنة ٩٢٧ هـ) فتفرج عليه ثم فكّ الأمير تمّ أخشابه وأرسلها على ظهور الابل إلى الطور (٤) . وقد اهتم أمير الأمراء بمصر بأمر القوة البحرية حتى أنه فى سنة ١٥٢١ توجه بنفسه إلى بولاق وعين المراكب التى تم صنعها فى تلك الدار فنزلت إلى النيل

(١) اسماعيل مرهوك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٣٧ .

(٢) ابن إياس : " بدائع الزهور فى وقائع الدهور " ج ٣ ص ٢١٤ .

(٣) الدشيشة طعام يتخذ من قح مرضوض . والدشيشة الكبرى وقف يرجع إلى عهد السلطان قايتباى . والدشايش الأخرى ترجع إلى العهد العثمانى .

(٤) على مبارك باشا : " الخطط التوفيقية " ج ١٢ ص ٧٠ .

أمامه . وصار يتردد على دار الصناعة حتى ارتاح إليها واطمأن باله ، ولما كملت عمدة من الأغربة أرسلها إلى البحر الملح حيث التقت بمراكب الفرنج الذين كانوا يعيشون في السواحل المصرية فأوقعت بهم السفن المصرية حتى انكسروا ووقعوا في قبضة المصريين الذين استولوا على مراكبهم فوجدوا فيها بضائع وجوذا وأصنافا فائحة فأخذوها وقبضوا على بحارتها وكنلوهم بالحديد وأرسلوهم إلى ملك الأمراء^(١) .

وفي أواخر تلك السنة جهز ملك الأمراء الأغربة المصرية . وشحنها بالرجال وأرسلها إلى محاربة مراكب الافرنج التي عادت تنتقم لحرمة سابقهم فأسدى إليهم المصريون ضربة قاضية واستولوا على بضائعهم التي قدرت بنحو خمسين ألف دينار^(٢) . وفي سنة ١٥١٥ عين سليمان باشا الخادم واليا على مصر ، وفي مدة ولايته كثر تعدى سفن البرتغاليين على بلاد البحر الأحمر وسواحل الهند حتى قطعت المواصلات التجارية بين القطر المصري وتلك الجهات ، فاستغاث دُرشاه حاكم بركات من بلاد الهند بالسلطان سليمان القانوني ، فأصدر السلطان أمرا إلى سليمان باشا وإلى مصر بإنشاء أسطول بالديار المصرية والخروج به إلى البحر الأحمر لكسر شوكة البرتغاليين ، فاستورد سليمان باشا الأخشاب من أضاليا وجهز أسطولا مكونا من ستين غرابا وثلاثين سفينة (وقيل مجموعها ٧٦ سفينة) شحنها بالجيوش والمدافع والآلات الحربية وأقلع بها من السويس في ٢٢ يونيه سنة ١٥٣٨ ، ووصل إلى عدن في ٥ أغسطس فاستولى عليها وقتل أميرها عامر بن داود وستة من صحابه ونصب عليها أحد ضباطه وترك معه بعض الجنود والمدافع ، ثم أبحر من عدن في ١٩ أغسطس إلى بلاد الهند فبلغها في الثاني من شهر سبتمبر أي بعد مضي ٧٢ يوما من خروجه من مصر ، والتحم مع البرتغاليين في المياه الهندية في موقعة عظيمة على مقربة من ديو ، كان النصر

(١) ابن إياس : "بدائع الزهور في وقائع الدهور" ج ٣ ص ٢٧٤ .

(٢) ابن إياس : "بدائع الزهور في وقائع الدهور" ج ٣ ص ٢٧٧ .

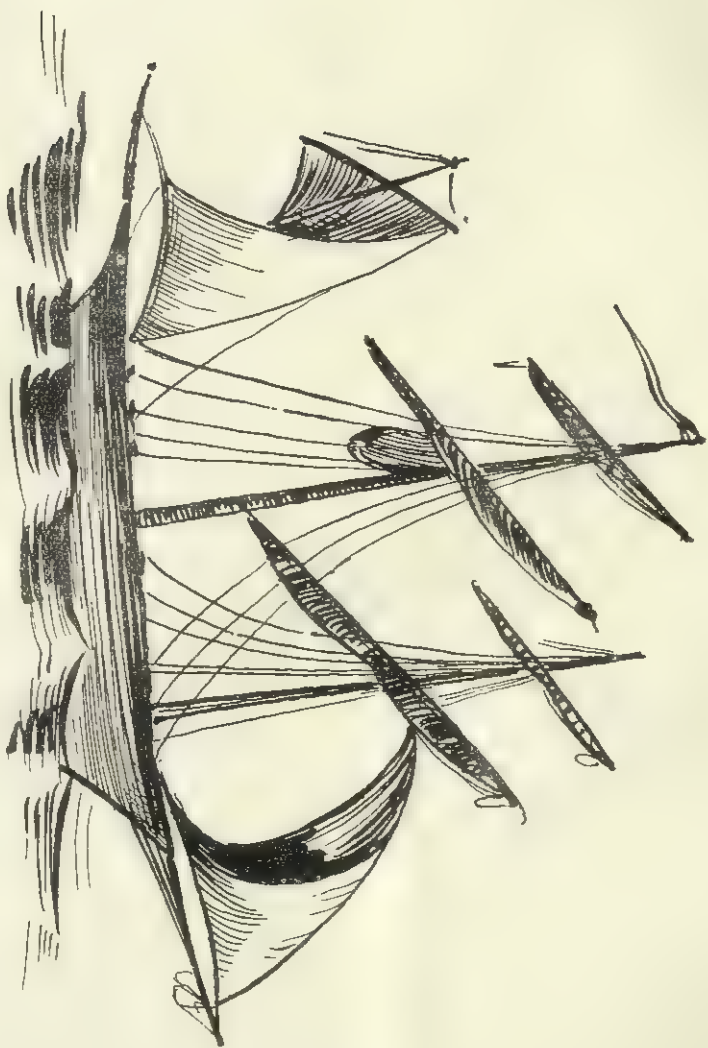
فيها حليف البرتغاليين على الرغم مما بذله سليمان باشا من الجهد العظيم ، وهكذا كان البرتغاليون يعيثون بسفن غيرهم ممن حاولوا الاتجار في البحار حتى انفردوا بالسيادة البحرية في ذلك الوقت . فعاد سليمان باشا إلى عدن ومنها إلى مخا ، وخلع والى اليمن ونصب غيره مكانه ثم عاد إلى مصر .^(١)

وقد وصف الأميرال جوريان دى لاجرافير المعارك التي دارت رحاها في بلاد الهند بين القوات المصرية والقوات البرتغالية في خلال تلك الحملة فقال :

” في اليوم الثامن من شهر سبتمبر سنة ١٥٣٨ اقترب سليمان باشا من الشاطئ الهندي وأنزل من معه من الجنود اليكجيرية والمدافع . وفي أول أكتوبر استولى على حصون البرتغال الأمامية بعد عدة مناوشات ، وفي آخر هذا الشهر أمر بالهجوم العام على حصن ديو فردّه البرتغال بقوة وفقد في ذلك من رجاله أربعمائة نفر ، وبينما كان يدبر أمر هجوم آخر ، بلغه قرب مجيء الدونانمة البرتغالية ، فأنزل جنوده إلى السفن في الحال وترك للأعداء مدافعه . وفي اليوم الخامس من شهر نوفمبر تقدّم نحو ساحل بحرات ، وكانت الرياح تعاكسه إلى أن وصل إلى مدخل خليج كوتش ومن هناك أقلع نحو بلاد مصر . وفي اليوم الخامس من شهر ديسمبر استقبل أمام مدينة عدن ، وكان في الثالث والعشرين من الشهر المذكور أمام مدينة مخا ، ولم يصل إلى مدينة السويس إلا في منتصف شهر يونيه من سنة ١٥٣٩ . وقد مضت هذه الأربعة شهور ونصف وهو يحول بين الصخور طورا بالشرع ، وطورا بالمجداف . وقد روى أسير من أهالي البندقية رافق سليمان باشا في هذا السفر أن الصخور في المتر الواقع بين شواطئ بلاد العرب وسلسلة الصخور كثيرة بحيث يستحيل على أي ملاح مهما كان عليه من الدربة أن يعرفها جميعها ، ولذلك كان القلاووز (أى الدليل) يجلس عند مقدم السفينة ويصبح على الدوام قائلا

(١) اسماعيل مرهوك باشا : ” حقائق الأخبار عن دول البحار ” ج ٢ ص ٣٨ ، والأميرال جوريان

دى لاجرافير : ” دورياو براروس ” ص ٢٥٢ .



١٤ — صيک شراعی مصری فی عهد المائتین



”اوسه وبوجى“ (أى ضع السفينة فوق الريح أو تحته) ... وقد عادت تجريدة سليمان باشا البحرية بتسائج مهمة في البحر الأحمر ، وإن كانت لم تأت بالفائدة المطلوبة في بلاد الهند ؛ ذلك أنه استولى على عدن وطرده أميرها ابن داود لاثامه بموالاة البرتغال ، وأسس حكومة جديدة ببلاد اليمن ، وجلب معه من بلاد الهند ١٤٦ أسيرا ، بعضهم هنود والبعض الآخر من البرتغال ، وقد قتلهم جميعا قبل أن يصل الى السويس وأرسل رؤوسهم الى القسطنطينية^(١) .

والحق أن العثمانيين لم يتهمزوا الفرص المناسبة لمنازلة البرتغاليين وإعادة ما كان لمصر من ثروة هائلة يجنيها الممالك من مرور تجارة الهند بمصر والشام ، فكان الواجب عليهم أن يتحدوا مع البنادقة شركائهم في الخسارة ، ويستعينوا بهم في القضاء على أساطيل البرتغاليين ، ولكنهم غفلوا عن ذلك ، بل كانوا هم القاضين على قوة البنادقة البحرية بالحروب التي شنوها عليهم وباستيلائهم على كثير من أملاكهم ، وقد كثر من ذلك الحين التلصص والقرصنة في البحر الأبيض المتوسط ، ففضى على البقية الباقية من الملاحة التجارية التي كانت تتم من هذا البحر .

وفي سنة ١٥٥١ صدرت أوامر الباب العالي الى علي باشا الذي ولى مصر سنة ١٥٤٩ بتسيير الأسطول المصرى ثانية الى مياه الهند واستخلاص عدن التي شق أهلها عصا الطاعة واتفقوا مع البرتغاليين وسلموهم قلعها وهزموا الحامية المصرية التي كانت سليمان باشا الخادم تركها هناك . بجهزت السفائن وشحنت بالمهمات والآلات الحربية وعين يبرى رئيس ، وهو من مشاهير القبودانات العثمانيين ، قائدا عاما عليها وأقلع بها من السويس واستخلص مدينة عدن وقلعتها من يد الأعداء بعد عدة وقائع وعاد ظافرا الى مصر .

وفي سنة ١٥٥٢ أبحر يبرى رئيس بأسطول مؤلف من ثلاثين سفينة بين غراب وشانية وقصد السواحل اليمنية وساهم في إخضاع الثائرين بها ثم خرج

(١) الأميرال جوريان دى لاجرافير : ”دور يا وبرباروس“ ص ٢٥٣ ، وسماعيل مرهناك باشا : ”حقائق الأخبار على دول البحار“ ج ٢ ص ٤٠ .

إلى المحيط الهندي واستولى على قلعة مسقاط وأغار على جزيرة هرمز ، ودوخ البرتغاليين في تلك الأطراف ، ثم واصل سيره إلى البصرة حيث تعقبه البرتغاليون فترك جميع سفنه بها وعاد بثلاثة منها تحمل الغنائم إلى مصر . وفي أثناء عودته غرقت إحدى السفن الثلاث أمام بلاد البحرين من ساحل العرب فوصل إلى السويس بسفينتين فقط .

ولما بلغ مسامع الحضرة الشاهانية خبر هذه الخسائر أمر السلطان بإعدام القبودان يبرى فنفذ فيه هذا الحكم بالقاهرة وأرسلت الغنائم التي جلبها إلى دار السعادة .

وقد عين الباب العالي مراد رئيس في المنصب الذي خلا بإعدام يبرى فسافر برا إلى البصرة ونظم سفن الأسطول المصرى بها ثم ترك لحفاظتها سفينتين حربيتين وخمسة أغربة وأقلع بالباقي وعدتها ١٧ سفينة عائدا إلى مصر . ولما وصل معبر هرمز التقى بالأسطول البرتقالى فدار بين الفريقين رحى القتال من الصباح إلى المساء وأصيب الطرفان بخسائر فادحة رأى معها مراد رئيس أن يقفل راجعا إلى البصرة حيث تلقى نبا عزله وتعيين سيد على قبودان محله .

بادر القبودان الجديد في خلال سنة ١٥٥٢ إلى السفر إلى البصرة وجهاز السفن الراسية هناك ، ولما تم إعدادها أقبل بها وتقابل وهو في طريقه إلى مصر بأسطول البرتغاليين فخار به بجوار مسقاط ، وعلى الرغم من تفوق سفن البرتغاليين عليه عددا — إذ كانت ثلاثة أمثال سفنه — فقد انتصر عليها انتصارا عظيما وواصل سيره نحو السويس . غير أن رياحا هوجاء هبت في وجه سفنه وألقها على سواحل الهند ففرق بعضها وسلم باقيا إلى محافظ قلعة بکرات ثم عاد برا مع خمسين ملاحا إلى الآستانة .

هذا وقد استمر الولاة العثمانيون في مصر يشيدون الشوانى والأغربة والأساطيل في بعض الثغور المصرية حتى صارت لها قوة بحرية خاصة بها ، لها طوائفها من رجال اللوندات ممن كان لهم ذكر في أكثر الحروب البحرية لمشاركتهم أساطيل

الدولة العثمانية في معظم المواقع البحرية ، هذا فضلا عن السفائن التي كانت للديار المصرية في البحر الأحمر لتأمين طرق المواصلات بين شواطئها وسواحل جزيرة العرب .

وقد أخذت القوة البحرية في مصر في الانحطاط ابتداء من النصف الأخير من القرن الثامن عشر لضعف حالة اللوندات من جهة ، ولاشغال ولاية الدولة العثمانية في الارتباكات والاضطرابات الداخلية التي أوجدتها طوائف الجنود من جهة أخرى . ذلك أن الجنود صاروا يمحون بعض التجار والمزارعين والملاحين ليقاسموهم الأرباح ويمنعوهم من أداء حقوق الدولة التي كان يعتمد الولاة على إيرادها للقيام بما من شأنه تعزيز القوة البحرية . ثم ظهرت في البلاد قلاقل ومنازعات أدت الى إهمال الولاة صناعة اللوندات فسقطت القوة البحرية التي كانت لهم بمصر وأخذ الباب العالي يرسل من طرفه السفائن تارة لنقل مال خراج القطر المصري الى الآستانة ، وتارة لحراسة المراكب التجارية التي تنقل إليها البضائع والحاصلات والذخائر .

وقد استمر الحال على هذا المنوال حتى عهد السلطان عبد الحميد الأول الذي استوى على عرش آل عثمان في سنة ١٧٧٤ ، وفي أيامه تمرد اثنان من المالك هما مراد بك وإبراهيم بك ، فأرسل السلطان القبودان حسن باشا الجزائري ببعض سفائن حربية ونقلية في أوائل شهر يولييه سنة ١٧٨٦ الى الاسكندرية ورشيد وواصل سيره نهرا الى القاهرة فهرب العصاة الى الصعيد واستتب الأمن في البلاد^(١) . وكانت توجد بالقطر المصري إبان الحكم العثماني ثلاث ترسانات : واحدة في بولاق ، والثانية في الاسكندرية ، والثالثة في السويس . كما كان على رأس كل ميناء من موانئ الاسكندرية ورشيد ودمياط والسويس قبودان يختارونه من بين الأوجاق^(٢) ، وكان أهمهم منصبا قبودان الاسكندرية ويلييه قبودان نغر رشيد ،

(١) اسماعيل مرهوك باشا : « حقائق الأخبار عن دول البحار » ج ٢ ص ٤٣ .

(٢) كلمة « أوجاق » تركية الأصل ومعناها « الموقد » وقد استعملت بمعنى فرقة من العسكر .

وكانا معينين بمقتضى إرادة صادرة من محافظ القاهرة على خلاف قبودان السويس الذى كان يعينه الباب العالى رأسا ويعزله متى شاء . ولعل سبب هذه التفرقة أن البحر الابيض المتوسط ، الواقع على شواطئه ميناء الاسكندرية ورشيد ، كان يشرف على حوضه "قبودان باشى" الآستانة وأسطوله ، أما البحر الأحمر وهو بمنعزل عنه فكان تحت إشراف "القبودان" المولى من الباب العالى مباشرة . وكانت ترسانة السويس من وقت لآخر وعلى وفق المناسبات تفتح أبوابها على مصراعها فتقطع قوافل الإبل الصحراء من القاهرة الى السويس حاملة الى دار صناعتها الأخشاب والمهمات اللازمة لبناء السفن كلما دعت الضرورة لذلك .

وقد عنى السلطان سليم وخلفاؤه من بعده بتجديد حصون عجروود والسويس والطور ، وحفروا الآبار فى تلك الجهات استعدادا للطوارئ ، غير أنه فيما عدا تلك المناسبات النادرة خيم السكون على تلك الترسانة ، ولم يتم على أيدي عمالها سوى عدد محدود وضئيل من المراكب التجارية .

وقد كان حرس البحرية تابعا لمصلحة الضرائب التى كانت تفرض ضريبة على كل مركب يترأف أى نقطة حراسة أو أمام أرصفة النيل سواء أكان فى الصعيد أم فى أحد فرعى النهر فى الدلتا ، وعلى ذلك لم يكن لهذا الحرس مهمة حربية ، بل كانت أداة لتحصيل الأتاوات والمكوس فحسب .

وكانت مصر ملزمة كلما اشتركت تركيا فى حرب أن ترسل اليها نجندات برية أو بحرية حسب الأحوال ، وعملا بهذا الالتزام قامت قوة برية من مصر وزحفت على بلاد الفرس وضربت الحصار على بغداد فى سنة ١٠٤٨ ، وكذلك أقفلت فى سنة ١٦٤٧ وحوالى سنة ١٦٦٣ ثلاث تجريدات بحرية الى جزيرة كريت التى وقعت فى قبضة الأتراك بعد حرب عوان فى السابع عشر من سبتمبر سنة ١٦٦٩ ، كما أرسلت نجندات برية فى حرب الباب العالى ضد بولنده سنة ١٦٧٢ ، وفى حصار فيينا سنة ١٦٨٣ ، وفى حروب الدولة العثمانية ضد الروس فى القرن فى سنة ١٧٣٦ .

حملة الأسطول المصرى الى جزيرة كريت (سنة ١٦٤٧) :

لما استوى السلطان ابراهيم الأول على عرش آل عثمان فى سنة ١٦٤٠ ولى نظره شطر جزيرة كريت فأراد فتحها ، إلا أن روح الفساد الذى دبّ فى عهده فى إدارة البلاد الداخلية حال دون غزو الجزيرة على الرغم من تجهيز الأسطول فى خلال سنة ١٦٤٥ .

وقد ولى بعد عزله ومصرعه السلطان محمد الرابع فى سنة ١٦٤٨ فعين محمد كبرلى صدرا أعظم ، وسرعان ما انتعشت الدولة وانحلت آثار الفوضى فاستعادت تركيا جزيرتى لينوس (Lemnos) وتينيدوس (Ténédos) وضيق الأسطول العثمانى الحصار على جزيرة كريت .

غير أن وفاة محمد كبرلى فى سنة ١٦٦١ حالت دون غزوه جزيرة كريت ، ولكن ابنه أحمد كبرلى قبض على زمام الأمور من بعده ، ووجه عنايته الى محاربة البنادقة فاشتراك بنفسه فى حصار الجزيرة حتى سقطت فى يد الأتراك يوم ١٧ سبتمبر سنة ١٦٦٩ .

وكان الولاة العثمانيون المعينون على الديار المصرية يدأبون على إرسال القوات البحرية والبرية من القطر المصرى الى جزيرة كريت لمساعدة القوات العثمانية على غزو الجزيرة ، من ذلك التجريدة التى غادرت مصر فى شهر ابريل سنة ١٦٤٧ فى عهد والى مصر العثمانى محمد باشا حيدر أغا زاده ، والملتان اللتان سافرتا فى عهد والى مصر عمر باشا السلحدار المعين فى سنة ١٦٦٣ ، وقد وقعت إحدى هاتين الحملتين الأخيرتين فى يد البنادقة الذين وقفوا لها بالمرصاد فى البحر واعتقلوا جميع رجالها .

هذا ويروى المسيو مونكونيس (Monconys) أحد الرحالة الأجانب الذين زاروا مصر فى سنة ١٦٤٧ فى المؤلف الذى وضعه فى سنة ١٦٦٥ عن يومياته خلال تلك الرحلة وسماه "Journal des Voyages" أنه شاهد فى نغرا لاسكندرية فى خلال

شهر يناير سنة ١٦٤٧ الزينات البديعة والحفلات الفاخرة التي أقيمت في مصر بمناسبة الاستيلاء على مدينة ريتيمو في جزيرة كريت .

ولعل توالى هذه التجريدات كان من أهم أسباب الأزمة التي وقعت في مصر في خلال سنة ١٦٦٨ والتي أعقبتها صعود هائل في أسعار الحاجات والضرورات .

الملاحظة التجارية :

عندما سيطر العثمانيون على مصر أدركوا أهمية مركزها كطريق تجارى وحاولوا العمل على إنعاش تجارتها بعدما أصابها من هبوط لتحوّل طريق التجارة العالمية الى رأس الرجاء الصالح ، فما أن انتهى السلطان سليم من فتح مصر حتى رحّب بممثلي البندقية وعقد معهم معاهدة في فبراير سنة ١٥١٧ منحتهم الامتيازات التي تمتعوا بها في عهد سلاطين المماليك ، ومن الأحكام الواردة فيها معاملة البنادقة بالعدل والاحترام وضمان عدم تعرّض أشخاصهم ومتاجرهم للنهب والاعتداء والاعتراف لقنصل البنادقة بحق القضاء في شؤون رعاياه طبقا لقوانين البندقية مع ضمان شروط خاصة بتسهيل رسوّ سفنهم في الموانئ المصرية .

وتعهد البنادقة من ناحيتهم بتأمين رعايا السلطان في موانئ البندقية ومدنها ، وقد وردت بنود خاصة بمصر في بعض معاهدات الامتيازات المبرمة بين الدولة العثمانية ودول أوروبا وذلك تمشيا مع سياسة العثمانيين لترويج التجارة بين بلادهم وبين أوروبا .

وفي أثناء الحكم العثماني في مصر تجلّت محاولات عدّة لإعادة طريق التجارة القديم إلى أهميته السابقة ، ففكر السلطان سليمان القانوني في حفر قناة تصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط في سنة ١٥٢٩ . وحاول سنان باشا فاتح اليمن شق هذه القناة في سنة ١٥٦٩ . وكذلك حاول السلطان مراد الثالث إيصال هذين البحرين في سنة ١٥٨٦ . وفي أثناء القرنين السابع عشر والثامن عشر اتجهت فرنسا

وانجلترا والنمسا الى احياء خليج أمير المؤمنين القديم ، وبذلك مساع لدى السلطان العثماني في القسطنطينية ولدى أمراء الممالك في القاهرة ، خصوصا في الفترات التي أصبحت فيها لمصر شخصية بارزة كما حدث في عهدي علي بك الكبير ومحمد بك أبي الذهب ، غير أن هذه المساعي ذهبت سدى لسببين : الأول أن السلطان عندما وجد الدول الأوروبية شديدة الحرص على تنفيذ مشروعاتها في مصر أدرك الخطر الذي يتعرض له من جراء تغلغل النفوذ الأوروبي في أملاكه ، والثاني أن الاتفاق مع أمراء الممالك في القاهرة لم تكن له قيمة عملية بسبب حالة الفوضى والتزاع الداخلي على الحكم . وهكذا لم ينشط طريق مصر التجاري إلا عندما أحيا محمد علي باشا الكبير الطريق البري بين السويس والقاهرة ولم ترجع اليه أهميته السابقة إلا عند ما حفر قناة السويس في عهدي سعيد باشا والخديو اسماعيل .

وعلى الرغم من كل هذه الظروف فإنه لم يُقَصَّ نهائيا على الملاحة التجارية المصرية ، فظلت البلاد مركزا للتجارة بين الشرق وأوروبا ولكن الى حد ، فكانت لها تجارة مهمة مع بلاد العرب وحملت السفن من جدة الى السويس البن ومناجر الهند مثل الفلفل والكافور واللائي والأقمشة الحريرية . وكذلك وجدت قوافل مهمة بين مصر والسودان ، فسارت من السودان الى مصر عن طريق دارفور فالواحة الخارجة فأسيوط ، أو عن الطريق الموازي للنيل من سنار الى أسوان . وكانت أهم واردات مصر من السودان التبر والعاج وريش النعام والآبنوس والمسك والصمغ والعبيد . واستوردت مصر من شمال افريقية بطريق القوافل أيضا بعض الحبوب والبلح والمصنوعات الجلدية ، ومن البلقان والأناضول والشام استوردت مصر على ظهر مراكبها أنواعا من الخشب والزيت والصابون والفواكه . وكذلك وجدت لمصر تجارة خارجية مع الدول الأوروبية مثل فرنسا والجمهوريات الإيطالية ، وعينت هذه الدول بوضع تفصيلات العماليات التجارية وتحديد أصناف صادراتها وباختيار أشخاص القناصل والتجار ، وذلك لرفع مستوى

التجارة الخارجية ، واستوردت مصر من فرنسا الأجواخ والمنسوجات الدقيقة
والمصنوعات المعدنية والمصنوعات البللوزية والزجاج ، ومن ألمانيا الخزف
والمصنوعات المعدنية والزجاجية والورق .

أما تجارة التصدير المصرية فكانت تنحصر في الأرز والبن والقمح وتوابل الهند
والصمغ والبقول الجافة والقطن والسكر والأقمشة القطنية والجلود والأعشاب الطبية
التي كانت ترسل إلى أوروبا ، وكذلك صدرت مصر بعض منتجاتها الزراعية وبعض
وارداتها من أوروبا إلى السودان وجدة والهند .

وكان الميزان التجاري مع أوروبا والقسطنطينية في مصلحة مصر ، فكانت تستورد
مصر كميات من العملة من فرنسا وإيطاليا والقسطنطينية فضلا عن المتاجر المتبادلة .
أما تجارة مصر مع السودان فكانت متعادلة ، ولما كانت التجارة مع جدة والهند
في غير مصلحة مصر فأرسلت إلى هذه الجهات مقادير من العملة إلى جانب
أصناف البضائع .

غير أن معاهدات الامتيازات لم تنفذ دائما بحذاقها بسبب اضطراب الأحوال
في مصر فتعرض التجار للإهانات والاعتداءات ، وهوجمت أحيائهم وفرضت على
التجار المغارم المتنوعة في صور هدايا أو ضرائب يأخذها منهم أصحاب السلطة من
الباشوات أو البكوات أو رجال الحامية أو رجال الجمارك أنفسهم ، حتى سميت
مصر بلد المغارم ، فضج التجار الفرنسيون بالشكوى إلى حكومتهم ، ووصفت
تقارير قناصلهم ما كانوا يلاقونه من العنف والإرهاق ، وطلبوا إلى ملك فرنسا
إرسال قوات حربية لتأديب المعتدين وتأمين مصالحهم .

ونظرا لارتباط الجمارك بالتجارة فقد وجدت بمصر العثمانية عدة جمارك .
أهمها جمرك الاسكندرية وكان يتبعها جمارك رشيد ، وأبي قير ، ودمياط ، والبرلس
التي اختصت بالبضائع الواردة والصادرة عن طريق البحر الأبيض المتوسط ، ثم
جمرك بولاق وكان يتبعه جمرك مصر القديمة وقد اختصا بالبضائع الواردة من الدلتا



١٥ — سفينة نهرية مصرية من أسطول مراد بك



أو من الصعيد . وكانت إيرادات كل من هذه الجمارك مخصصة لجهات معينة مثل رسوم الباشا ورسوم بعض رجال الحامية ومصاريف مكة وأموال السلطان . أما جمرك البهار بالقرب من القاهرة وعلى طريق السويس فكان التزاما للباشا وتدفع فيه العوائد عن متاجر مكة والمدينة .

وقد طبق نظام الالتزام على الجمارك كما طبق على الأراضي الزراعية ، فكانت تباع رسوم الجمارك إلى الملتزمين الذين يشرفون على تحصيلها ويوردونها إلى خزانة الروزنامة بعد استئزال جزء من قيمتها في نظير ذلك ، وكان يدير الجمرك من قبل الملتزم «الجمركي أو أمين الجمرك» وكان يهودى في العادة ويسمى « بالمعلم » ويعاونه طائفة من الكتبة ، ولم تكن رسوم الجمارك على حالة واحدة طوال الحكم العثماني فقد تغيرت في عهود القوضى وعلى حسب درجة جشع الحكام .

وقد فترت حركة التجارة في النصف الثاني من القرن الثامن عشر بسبب الحروب الأهلية التي اندلعت نازها في مصر^(١) .

إنهاء حكم العثمانيين :

في سنة ١٧٩٠ انتشر في البلاد وباء شديد اكتسح أسرة إسماعيل بك الذي كان قد عهد إليه العثمانيون بشاخة البلد ، فعاد على الأثر إبراهيم بك ومراد بك من الصعيد حيث كانا قد فزا غداة الحملة التي شنها عليهما الأتراك في يونيه سنة ١٧٨٦ وقبضا على أزمة الأمور .

هذا وقد تمكن مراد بك من جمع مراكب نهريّة كوّن من مجموعها أسطولا أرساه أمام قصره بالحيزة^(٢) وزوده بثلاثمائة بحار يوناني على رأسهم تقولا باباس أوغلي

• (Nicolas Papas Oglou)

(١) حسن عثمان : "تاريخ مصر في العهد العثماني" في كتاب «المجمل في التاريخ المصري» ص ٢٦٧ .

(٢) مرسي سفن أسطول مراد بك مازال موجودا على شاطئ النيل الغربي في النقطة المقابلة لمقياس لروضة ، أما القصر فقد زالت معالمه .

غير أن إبراهيم بك ومراد بك أخذوا يديران دفة البلاد بحزم يتجاوز حدود الاتزان ، فاشتطوا في ابتزاز أموال الناس وخصوصا التجار حتى الفرنج منهم ، فشكا هؤلاء إلى دولهم مما لفت نظر أوروبا إلى مصر وجعله الفرنسيون ذريعة لإغارتهم على القطر المصرى في أول يولييه سنة ١٧٩٨ بقيادة الجنرال بوناپرت الذى دخل القاهرة في السابع منه واحتلت الجيوش الفرنسية البلاد^(١) حوالى ثلاث سنوات حتى جلت عنها في ١٨ سبتمبر سنة ١٨٠١ وسطع على وادى النيل نجم محمد على باشا الكبير .

(١) لما وقعت الاسكندرية في قبضة بوناپرت كانت فيها ثلاث سفن حربية تحت قيادة إدريس بك قائد السفينة « عقاب بحرى » فطلب بوناپرت منه أن يرفع عليها العلم الفرنسى بدلا من العلم العثمانى فأبى ، وأقلع بمراكبه إلى الآستانة .

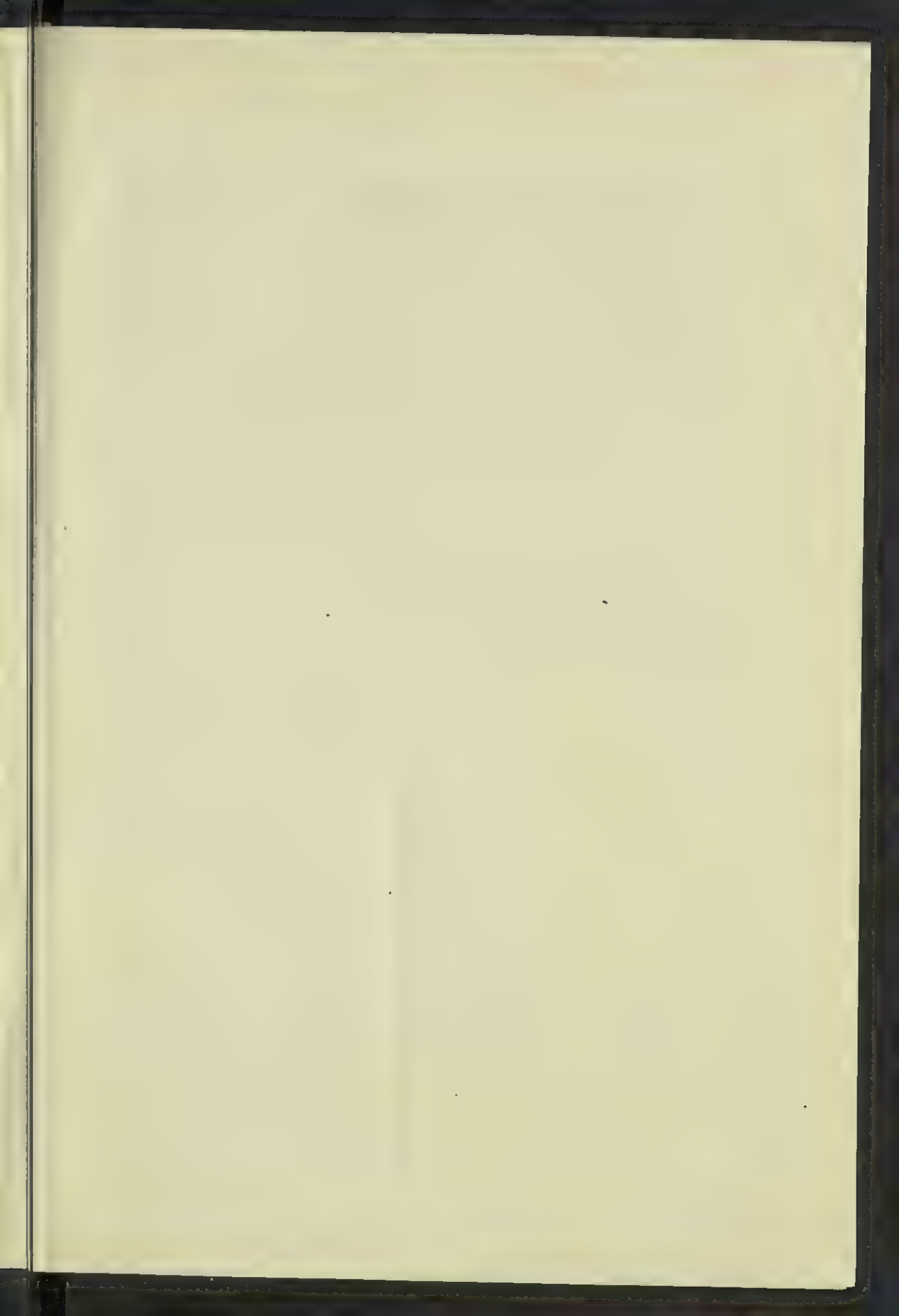
المراجع الخاصة بالفصل السابع

باللغة العربية :

- ابن إياس ... : بدائع الزهور في وقائع الدهور .
اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .
حسن عثمان ... : المجلد في تاريخ مصر وفيه «تاريخ مصر في العهد العثماني» .
زيني دحلان ... : الجداول المرضية .
عمر الإسكندري وسليم حسن : تاريخ مصر من الفتح العثماني .

باللغة الفرنسية :

- COMBE (ETIENNE) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. III : L'Egypte Ottomane.
DÉHERAIN (HENRI) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. V : L'Egypte Turque.
LA GRAVIÈRE (JURIEN DE) : Doria et Barberousse.



الفصل الثامن

عصر محمد على باشا الكبير

(١٣ مايو سنة ١٨٠٥ - ٢ أغسطس سنة ١٨٤٩)

نواة الأسطول المصرى :

ما أن تقلّد محمد على باشا ولاية الحكم فى مصر فى الثالث عشر من شهر مايو سنة ١٨٠٥ بإرادة زعماء الشعب ونزولا على رأيهم حتى أخذ يتوفّر على العمل المتواصل فى سبيل إبلاغ البلاد فى الداخل وفى الخارج مكانة جديدة بماضيها التليد . بدأت عناية محمد على بإحياء البحرية المصرية منذ شرع فى أوائل سنة ١٨١٠ فى خوض غمار الحرب الوهابية فى جزيرة العرب تنفيذا للفرمان الشاهانى الصادر اليه فى أواخر شهر نوفمبر سنة ١٨٠٩ « بسرعة تجهيز العساكر والمهمات اللازمة لنجدة والى جدة وتسكين فتنة الوهابى الخارجى^(١) » ، فقد رأى ان إيفاد الجنود إلى المجاز يقتضى إعداد السفن لنقلهم عن طريق البحر الأحمر ، فبادر بإنشاء دار صناعة السفن ببولاق وأمر بتجهيز ألواح الخشب فيها ثم بنقلها على ظهور الابل إلى السويس لتركب السفن هناك وتنزل إلى البحر مباشرة ، فكانت هذه السفن هى النواة الأولى للأسطول المصرى فى عصر محمد على الكبير .

ولقد كان لهذه العمارة فضل كبير فى نجاح الحملة الوهابية ، لأنها كانت همزة الوصل بين مصر وجنود الحملة فى المجاز وهى التى مكّنت مصر من السيطرة على البحر الأحمر وبنفوره .

وقد جلب محمد على باشا إلى ساحل بولاق الأخشاب اللازمة لصنع السفن من ثغور الأناضول ومن أنحاء القطر المصرى المختلفة ، كما استورد المهمات والأمراس واستحضر العمال وهيا المواد اللازمة لتركيب السفن ، ونقل كل ذلك إلى السويس .

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٢١٩ .

على ظهور عشرة آلاف من الإبل حتى تيسر له إنشاء ثمانى عشرة سفينة كبيرة كاملة العدة وأنزلها إلى البحر فى خلال عشرة أشهر .

وقد ورد فى كتاب " عجائب الآثار فى التراجم والأخبار " للشيخ عبد الرحمن الجبرتى فى هذه الصدد :

" استهل شهر ذى الحجة بيوم الأحد سنة ١٢٢٤ (٧ يناير سنة ١٨١٠) وفيه شرع الباشا فى إنشاء مراكب لبحر القلزم (البحر الأحمر) فطلب الأخشاب الصالحة لذلك ، وأرسل المعينين لقطع أشجار التوت والنبق من القطر المصرى القبلى والبحرى ، وغيرها من الأخشاب المطلوبة من الروم (الأناضول) وجعل ساحل بولاق ترسخانة وورشات ، وجمعوا الصناع والتجارين والنشارين فيهيئونها وتعمل أخشاباً على الجمال ويركبها الصناع بالسويس سفينة ثم يقلفونها ويبيضونها ويلقونها فى البحر ، فعملوا أربع سفائن كبارا إحداها تسمى الإبريق وخلاف ذلك دواب لحمل السفار والبضائع^(١) .

وفى يوم ٣٠ يناير سنة ١٨١٠ أرسل محمد على باشا كتابا إلى الصدر الأعظم " يلمس فيه التصريح له بإنشاء المراكب لتجاز سفرية الحجاز وإرسال مهمات حربية وجملة مواد أخرى من هذا القليل^(٢) " .

ثم ذكر الجبرتى فى تاريخه لمصر سنة ١٢٢٧ هـ " أنه فى شهر ذى الحجة من تلك السنة (الموافق لشهر ديسمبر سنة ١٨١٢) عمل الباشا ترساخانة عظيمة بساحل بولاق واتخذ عدة مراكب بالاسكندرية بخصوص جلب الأخشاب المتنوعة وكذلك الحطب الرومى من أما كنها على ذمته ويبيعه على الخطّابين بما حدّده عليهم من الثمن ويحمل فى المراكب المختصة به بأجرة محدّدة أيضا ويأتى إلى ديوان الكرك ببولاق فيأخذ كركه (أى مكسبه) وهو راجع إليه أيضا ، إلى أن استقرّ سعر

(١) عبد الرحمن الجبرتى : " عجائب الآثار فى التراجم والأخبار " ج ٤ ص ١٠٢ .

(٢) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٢٢٠ .

القنطار الواحد من الحطب بثلاثة ونحسة عشر نصف فضة وأجرة حمله من بولاق إلى مصر ثلاثة عشر نصف فضة وأجرة تكسيه مثل ذلك ، فيكون مجموع ذلك ثلثمائة وأربعين نصف فضة القنطار . وقد اشتريناه قبل استيلاء هذه الدولة بثلاثين نصفاً ، وأجرة حمله في المركب عشرة أنصاف ، وأجرته من بولاق إلى مصر ثلاثة أنصاف وتكسيه كذلك ، فيكون مجموع ذلك ستة وأربعين نصفاً ، وكذلك فعل في أنواع الأخشاب الكرسة والحديد والرصاص والقصدير وجميع المجلوبات ، واستمر ينشئ في المراكب البكار والصغار التي تسرح في النيل من قبلى إلى بحرى ومن بحرى إلى قبلى ، ولا يبطل الإنشاء والأعمال والعمل على الدوام ، وكل ذلك على ذمته ومرمتها وعمارتها ولوازمها وملاحوها بأجرتهم على طرفه لا بالضمان كما كان في السابق ، ولهم قومة ومباشرون مقيّدون بذلك الليل والنهار .

وترسانة بولاق كان لها فضل كبير على البحرية المصرية ، ففيها أنشئت السفن التي استخدمتها مصر في الحملة الوهابية ، كما أنشئت بها أيضا السفن التجارية التي استخدمتها الحكومة لنقل المتاجر والمهمات على النيل وعلى شواطئ البحر الأبيض . ومنذ بنى محمد على باشا العمارة المصرية الأولى في البحر الأحمر وتبين له مزايا الأساطيل البحرية اعتمد إنشاء أسطول أقوى يمحّر عباب البحر الأبيض المتوسط وأخذ يتحين الفرص لتنفيذ هذا المشروع الكبير .

وقد رأى أنه وإن كانت مصر مستعدة لبناء السفن عامة إلا أنها لم تكن على تمام الأهبة لصنع السفن الحربية خاصة ، وكان يرى بثاقب نظره أن قوة مصر الحربية لا تكون كافية للدفاع عن استقلال مصر وبسط نفوذها في الخارج إلا إذا شد أزرها أسطول حربي قوى على ظهر البحار .

فبدأ الوالى بشراء بعض القطع الحربية من الخارج أو وصّى على إنشائها في النغور الأوروبية كرسيليا وليفرون وترينسته وقد سلّحها بالمدافع وعهد بقيادتها

(١) عبد الرحمن الجبرق : " عجائب الآثار في التراجم والأخبار " ج ٤ ص ١٥٢ .

إلى رابطة السفن التجارية وجعل ملاحيا ونواتيها من المنتطوعين ، وناط ببعض الضباط الفرنسيين والاطاليين أمر تعليم البحارة وتدريبهم .

وكان بالاسكندرية ترسانة قديمة تبنى فيها بعض السفن على الطراز القديم ، فعهد برياسة الهندسة فيها الى رجل يدعى شاكر افندى الاسكندرانى يعاونه فى ذلك مهندس بارع من أهالى الاسكندرية اسمه "الحاج عمر" وهو من مشاهير المعلمين فى فنّ بناء السفن ، فجعله محمد على باشا رئيسا للإنشاء وعمارة السفن ، ونصب مشرفا على بناء السفن موظفا يدعى الحاج أحمد أغا .

وفى سنة ١٨٢١ حضر الى مصر قبطان فرنسى يسمى الميسو بيسون (Besson) كان من ضباط البحرية الحربية الفرنسية ، فعرض على الحكومة المصرية خدماته فجعله محمد على باشا ملاحظا للسفن التى أمر بصنعها فى ترسانات أوروبا ، وقد نال بيسون ثقة محمد على ، وأخذ يرتقى ويتدرج فى المناصب المختلفة الى أن أنعم عليه الوالى برتبة البكوية ، فصار يعرف بالفيس أميرال بيسون بك .

فتكونت العمارة المصرية الأولى فى البحر الأبيض المتوسط ، وأنشأ محمد على إدارة خاصة للأساطيل المصرية ، جعل أول رئيس لها اسماعيل جبل طارق .
أمير البحار الأول اسماعيل جبل طارق :

اسماعيل جبل طارق ، هو ذلك القائد البحرى الذى تلقبه المصادر التاريخية الأجنبية تارة باسم "اسماعيل جبل طارق" (Ismaïl Djebaltar) وتارة باسم

(١) الأمير عمرطوسون : "صفحة من تاريخ مصر فى عهد محمد على" ص ١٦٢ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ٤٠٠ ، واسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٢٦ ، والأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ١ ص ٩٦ .

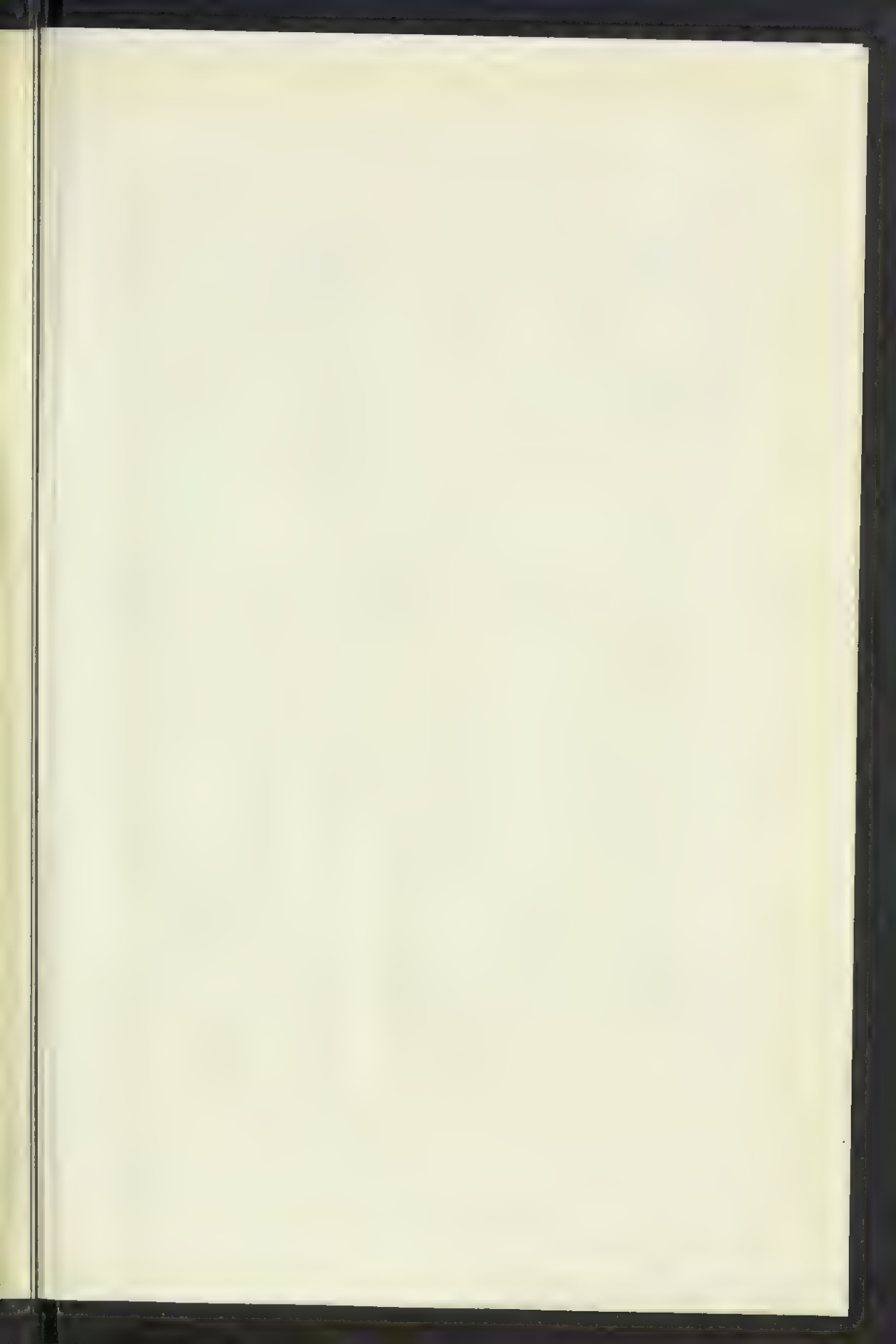
(٢) مؤلفنا : "أمراء البحار فى الأسطول المصرى" ص ١٤ — ٢٠ .

(٣) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ١ ص ١٠٠ وما بعدها .

والجاء ال فيجان : "تاريخ محمد على وأولاده الحربى" ج ١ ص ١٩٠ .



١٧ — إسماعيل بك جبل طارق، أمير البحار الأول



”اسماعيل الجبل الأخضر“ (Ismayl-Gebalakdar)، وهو أول قائد بحري ورد اسمه في تاريخ البحرية المصرية عند ما صحَّ عزم محمد علي باشا على تكوين أسطول قوى يساعده على بسط سيادته في البحر الأحمر حتى موانئ جزيرة العرب .

ذلك أن الوالى كان قد وصَّى محمد أغا على إنجاز صنع الفرقاطة ”أفريقا“ في ميناء الاسكندرية ، وما أن تم إعدادها في شهر فبراير سنة ١٨١٠ حتى استدعى محمد علي باشا القبودان اسماعيل جبل طارق وقلده قيادتها من الثغر الإسكندري حتى السويس في رحلة شاقة وطويلة حول القارة الافريقية بعد استكمالها وتركيب الآلات الحربية في لندن ، غير أنه لم يكتب لتلك الفرقاطة أن تخرب عباب البحر إذ تدخلت السياسة البريطانية في الأمر بناء على احتجاج شركة الهند الشرقية ، وحالت دون إبحار الفرقاطة ”أفريقا“ الى السويس ، بل أعادتها الى الاسكندرية حيث وصلت في شهر يناير سنة ١٨١٢ مزودة بثلاثين مدفعا جعلت منها نواة أسطول مصر الذى انتوى محمد علي باشا إنشاءه وتمَّ على يديه تحقيقه .^(٢)

(١) أدوار جوان : ”مصر في القرن التاسع عشر“ ص ٣٨٠ .

(٢) لم تر شركة الهند الشرقية بعين الرضاء إبحار الفرقاطة المصرية الى البحر الأحمر لأنها خشيت أن يتكون لمصر في هذا البحر أسطول يمتد نشاطه الى المحيط الهندي فينافسها في منطقة نفوذها ، فسرعان ما حملت الحكومة البريطانية على التدخل في الأمر حتى عادت الفرقاطة ”أفريقا“ الى الاسكندرية دون السويس (راجع تفصيل هذا الإجمال في كتاب الأميرال دوران فييل : ”حملات محمد علي و ابراهيم البحرية“ ج ١ ص ١٠٠ — ١٠٢) .

هذا وقد تأسست شركة الهند الشرقية في سنة ١٦٠١ في عهد الملكة إليزابيث ملكة إنجلترا التي أرسلت الى تلك البلاد حملة أولى قوامها أربع سفن فازلت البرتغاليين في سنة ١٦١٢ وانتصرت عليهم وأنشأ رجالها على سواحل الهند أول مؤسسة تجارية بريطانية . ولما اتسع نطاق تلك البقاع وازداد نشاط الشركة حتى شمل بلاد الهند قاطبة ضم ذلك القطر الى التاج البريطانى في أول نوفمبر سنة ١٨٥٠ في عهد الملكة فيكتوريا وصار امبراطورية في سنة ١٨٧٥ الى أن أعلن استقلال البلاد ابتداء من ١٥ أغسطس سنة ١٩٤٧ فكانت دولتين مستقلتين باسم الباكستان والهندوستان .

والى جانب الأسطول الحربى أراد محمد على باشا أن يكون لمصر نصيب وافر من التجارة الدولية ، فما ان عاد اسماعيل جبل طارق من لندن حتى أوفده فى السنة التالية الى جزيرة مالطة ، حيث أنشأ وكالة لتصرف الصادرات المصرية وعين ابنه مديرا لها بعد مضى سنتين ، وإزاء نجاح هذه الوكالة تعددت مثيلاتها فى ترينسته ومارسيليا وجنوه ، وكذلك فى ليفورن حيث أقام اسماعيل جبل طارق مشرفا منها على مختلف الوكالات المصرية فى الخارج .

وفى سنة ١٨١٦ سافر اسماعيل جبل طارق فى رحلة طويلة زار خلالها لندن وباريس وهامبورج واستكهولم عاصمة السويد ، واجتاز بلاد روسيا ، وعاد الى مصر عن طريق البحر الأسود والآستانة ، بعد أن وقف بنفسه على حالة الأسواق الأجنبية ، وعلى مبالغ حاجاتها من الحاصلات والمنتجات المصرية .

غير أنه فى شهر مارس سنة ١٨٢١ شبت الثورة الأهلية فى بعض المقاطعات اليونانية ، وكانت داخلة وقتئذ تحت حكم سلاطين آل عثمان يحكمها الولاة الترك الذين كانت تنصّبهم حكومة الآستانة ، وسرعان ما اندلع لهيب الثورة الى بلاد المورة^(١) ، حيث بادر اليونانيون الى رفع علم الجهاد فى البحر والبر ، ففى البحر أخذت سفنهم المسلحة تقطع الطريق على المراكب التركية فى بحر الأرخبيل وتأسرها أو تدمرها وتفك بركابها قتلا وأسرا ونهباً ، وفى البر استولى الثوار على أهم مدن المورة واحتلوا تريبوليترا (Tripolitza) عاصمتها ، ونكلوا بالأتراك المقيمين فيها تنكيلا فظيما .

ولما استفحل أمر السفن اليونانية فى البحر ، أرسل السلطان محمود الثانى فى سنة ١٨٢١ الى محمد على باشا يعهد اليه تجريد أسطوله لتطهير البحر من قرصنة

(١) سميت هذه المقاطعة بالمورة (La Morée) نظرا لكثرة أشجار التوت (Les Mûriers)

تلك السفن ، فأسرع الوالى الى تلبية نداء السلطان وأعد في أربعة عشر يوما ست عشرة سفينة^(١) كاملة السلاح والعتاد ، بها ٣٠٠٠ من الرجال منهم ثمانمائة مقاتل من حامية الاسكندرية على رأسهم طبو (زاده) أوغلى قبوجى باشى محمد أغا^(٢) . وقد أفلعت هذه العماره من ثغر الاسكندرية في يوم ١١ يوليه سنة ١٨٢١ بقيادة أمير البحار الأول اسماعيل بك جبل طارق يعاونه قرصان قديم يدعى جوستينيانى .

وقد أشار عبد الرحمن الجبرقى الى هذه الوقائع فيما دقنه عن حوادث ذى القعدة سنة ١٢٣٦ ، إذ قال :

” وفي منتصفه سافر الباشا الى الاسكندرية لداعى حركة الأروام وعصيانهم وخرجهم عن الذمة ووقفهم بمراكب كثيرة العدد بالبحر ، وقطعهم الطريق على المسافرين واستئصاهم بالذبح والقتل ، حتى أنهم أخذوا المراكب الخارجة من استانبول وفيها قاضى العسكر المتولى قضاء مصر ومن بها أيضا من السفار والحجاج ، فقتلهم ذبحا عن آخرهم ومعهم القاضى وحرمة وبناته وجواريه وغير ذلك ، وشاع ذلك بالنواحي وانقطعت السبل فتزل الباشا الى الاسكندرية وشرع في تشهيل المراكب مساعدة للدونامة السلطانية^(٣) .“

واتجه الأسطول المصرى — بقيادة اسماعيل جبل طارق — نحو جزيرة رودس ثم واصل سيره حتى التقى في يوم ١٦ يوليه بالقرب من إيفيسوس (Ephèse) بالأسطول التركى المكون من عشرين قطعة ونيقا خرجت من مضائق الدردنيل تحت إمرة

(١) تألفت الست عشرة سفينة من فرقاطة واحدة وخمسة قراويت وثمانية أباريق .

(٢) هو والد حسين بك طبو زاده. وجد محمود حمدى باشا أبو حسين رشدى باشا من رؤساء مجلس الوزراء السابقين .

(٣) عبد الرحمن الجبرقى : ” عجائب الآثار فى التراجم والأخبار “ ج ٤ ص ٣١٩ .

(٤) تألف الأسطول العثمانى من أربعة غلايين وخمس فرقاطات واثنى عشر إبريقا وغيرها من الوحدات الصغيرة .

القبودان باشا قره على (الذى كان قد حل محل رiales بك المعزول) . وفى يوم ٦ أغسطس خرج الأسطولان معا وطاردا السفن اليونانية فى بحر إيجه إلى أن ألقت الوحدات العثمانية والمصرية مرساها فى أوائل شهر أكتوبر على مقربة من زانت (Zante) ثم عند مدخل خليج بريفيزا (Prévêza) حيث أغرقت ستة وثلاثين مركبا يونانيا فى حين وقعت ثلاثون أخرى فى الأسر واقتيدت مع بحارتها المشنوقين فى أعلى سارياتها إلى الدردنيل . وقد قضى الأسطول المصرى أشهر الشتاء فى مياه الدردنيل بعيدا عن مصر استعدادا للحملة البحرية القادمة التى استهدفت فيها لهجوم السفن اليونانية العنيف مما اضطرت معه السفن المصرية إلى العودة إلى الاسكندرية حيث وصلت فى أوائل مارس سنة ١٨٢٢ ، وقد هبط عدد وحداتها إلى إحدى عشرة سفينة ، منها أربع كانت فى حاجة ماسة إلى مرقات كبيرة فى حين وقعت خمس سفن من الست عشرة التى تألفت منها العمارة المصرية بعضها أسيرة فى أيدي القرصان اليونانيين وبعضها غرق فى جوف البحر من جراء غوائل الطبيعة أو على أثر شبوب النيران فيها .

ولما كانت الثورة اليونانية قد امتدت إلى جزيرة كريت وظهر الثوار على الحاميات التركية التى اضطرت إلى الامتناع فى بعض قلاع الجزيرة ، فقد عهد السلطان محمود الثانى إلى محمد على باشا مهمة إخماد الثورة فيها هى أيضا ، فسرعان ما أعد الوالى حملة مؤلفة من خمسة آلاف جندى وخمسمائة من حرسه الخاص بقيادة حسن باشا ، أفلعت بهم عمارة مصرية مكونة من ٢٩ قطعة — منها ثلاث فرقاطات وأربعة قراويت — وانضمت إليها ٤٣ قطعة أخرى استؤجرت خصيصا لتلك الحملة التى تولى قيادتها على ظهر البحار اسماعيل جبل طارق وأبحر على رأسها فى التاسع والعشرين من شهر مايو سنة ١٨٢٢ من نغر الإسكندرية وألقت السفن المصرية مرساها فى الثانى عشر من شهر مايو سنة ١٨٢٢ فى خليج السودا بعد رحلة دامت أربعة عشر يوما ، وعلى أثر نزول الجند إلى البر وفكّهم حصار الحاميات

التركية ومطاردة الثوار وتشيت شملهم قاد اسماعيل جبل طارق وحداته إلى جزيرة رودس حيث التقى بالأسطول العثماني المكون من ٤٦ قطعة — منها إحدى عشر فرقاطة — بقيادة القبطان باشا قره على الذي مالبث أن أصيب في ليلة ١٧ يونيه سنة ١٨٢٢ في أثناء هجوم شنه عليه القائد اليوناني كاناريس (Kanaris) وتوفي متأثراً بجراحه ، وخلفه على رأس الأسطول العثماني قره محمد والى باتراس إلى أن حل محله بعد بضعة أشهر خسرو باشا أحد ولاة الأرخبيل وعدو محمد على باشا القديم .

وفي أثناء سنة ١٨٢٣ لقي حسن باشا قائد الجند المصريين في كريت حتفه في أثناء فتح الجزيرة وخلفه حسن بك في قيادة الحملة البرية . أما اسماعيل جبل طارق فقد تلقى من محمد على باشا في ٢٨ أبريل سنة ١٨٢٣ (١٦ شعبان سنة ١٢٣٨) تعليمات صريحة بصدد المهمة المنوطة به جاء فيها ما تعريبه :

” لما كانت رغبة السلطان الشاهانية هي إرسال آلاى من الجند لإنجاح ثورة العصاة اليونانيين في جزيرة كريت فقد تم إعداد فصيلة كاملة من الجند وقد كلفتك بنقل جنودها إلى كريت ، غير أنه لما كانت جزيرتا كريت وقبرس تأوى للصمصام وقطاع الطرق ويهمننا تأمين سفننا وسفن المسلمين الآخرين في غدواتها وروحاتها فقد التمسنا من الباب العالي التصريح لنا أن نخرع باب البحر في تلك الجهة ، وعلى ذلك يلزم المبادرة بالإبحار مهمتك بالإبحار تارة شطر جزيرة كريت وتارة نحو جزيرة قبرس وأن تكون دائماً على تمام الأهمية . وعليك أن تسهر على أداء واجبك خير أداء دون أن تخالف التعليمات الصادرة اليك^(١) .

عنى اسماعيل جبل طارق بأداء تلك المهمة على خير وجه حتى رأى حسين بك قائد القوات المصرية في كريت الوقت مناسباً لشن هجوم على كاكسوس (Caxos) ou Cachout واسكر بانتو (Scarpanto) حيث تحصن الثوار اليونانيون في معاقلها

(١) الأميرال دوران فييل : ” حملات محمد على وإبراهيم البحرية “ ج ١ ص ٢٣٥ .

فأنفذ إليها في أواخر شهر مايو سنة ١٨٢٤ ست عشرة سفينة حربية مصرية وثمانى نقالات وألفين من الجنود على رأسهم الفرقاطة "ثريا" مقلة محمد قبودان والفرقاطة "ديانا" معقودة اللواء لاسماعيل جبل طارق .

وفي يوم ٢٦ مايو سنة ١٨٢٤ ألفت الوحدات المصرية مرسأها أمام نهر كاكسوس فأصلاها الثوار نارا حامية وردت السفن التحية بأحسن منها ، غير أن الفرقاطة التى كانت تقل اسماعيل جبل طارق ارتطمت بصخرة فأصيبت ببعض الخلل اضطرت من أجله أن تقلع إلى جزيرة رودس للتصليح والترميم .

ولم تنقضى خمسة عشر يوما حتى كان اسماعيل جبل طارق قد أتم تصليح فرقاطته وعاد إلى كاكسوس ومعه فرقاطتان عثمانيتان استحضرهما معه من رودس ، وما ان وصل في العاشر من يونيه حتى بدأ القتال عنيفا متواصلا على حصون الثوار الذين أخذوا على غرة فألقوا أسلحتهم وآثروا الاستسلام وتسليم خمس عشرة سفينة من سفنهم وواحد وسبعين من مدافعهم وثمانمائة من الأرقاء إلى رجال الأسطول المصرى الظافرين ، وبهذا النصر الحاسم استتب الأمن وساد السكون في أرجاء جزيرة كريت بفضل القوة المصرية البحرية بعد أن عجز العثمانيون عن إخماد فتنتها .

كان هذا النصر الذى أحرزه الأسطول المصرى درسا قاسيا ، بل صفة لرجال البحرية العثمانية وعلى رأسهم قائدهم الأعلى خسرو باشا ، مما اضطرت السلطان محمود الثانى إلى الاعتراف لابراهيم باشا بالقيادة العامة للأسطول المصرى الذى استقبل بأمره ، بل انضمت اليه بعض السفن التركية ووضعت نفسها تحت إمرة إبراهيم . أما في بلاد المورة ذاتها فقد استمرت الحرب سجالا بين الجيش التركى والثوار اليونانيين حتى شعر السلطان محمود الثانى بعجزه عن إخماد الثورة التى شبت في أرجائها ، فعهد إلى محمد على باشا بتجريد حملة إليها وأصدر له فرمانا يدعو إلى ذلك وينصبه على ولاية المورة .

لبي محمد علي باشا نداء السلطان وجيش جيشا كان قوامه في بدء الحملة ١٧,٠٠٠ مقاتل من المشاة وأربع بلوكات من المدفعية وسبعائة من الفرسان^(١) جهزهم بالعتاد والسلاح تحت إمرة إبراهيم باشا، وأعدّ عمارة بحرية مكوّنة من تسع فرقاطات وأربعة عشرة قرويتا وأربعين سفينة حربية صغيرة و ٢٤٠ مركبا تجاريا^(٢) ربضت في ميناء الإسكندرية تحت قيادة إسماعيل جبل طارق الذي عقد لواءه على الفرقاطة "ديانا" في حين عقد إبراهيم باشا القائد الأعلى لواءه على الفرقاطة "الإحسانية".

وفي ١٩ يولييه سنة ١٨٢٤ أفلح الأسطول المصري من ثغر الاسكندرية واتجه إلى جزيرة رودس ومنها قصد إلى خليج ماكرى على شاطئ الأناضول حيث أنزل إبراهيم باشا جنوده إلى البر وتهايا للاقلاع بالأسطول شمالا ليتصل بالأسطول التركي الذي خرج من قواعده بالدردينيل بقيادة خسرو باشا ، فالتقى به في ميناء ستنكو (Stancho) يوم ٢٩ أغسطس ، وقد ذكر شاهد عيان أن مجموع السفن المصرية والتركية التي ألقت مراساها في ذلك الميناء بلغ حوالى ٣٦٠ سفينة ، منها غليونان (أو ثلاثة غلايين) و ١٦ فرقاطة و ١٤ قرويت و ٧٠ إبريقا وغولتا و ١٠٣ سفن حربية أخرى و ١٥٠ نقالة عليها ٥٠,٠٠٠ رجل ومزودة ب ٢,٥٠٠ مدفع .

وفي شهر سبتمبر سنة ١٨٢٤ هاجمت السفن اليونانية بقيادة مياوليس (Miaulis) العمارتين المصرية والتركية الراسيتين في ميناء ستنكو، ودارت رحى القتال بين الفريقين فلاذ الأسطول التركي بالفرار من الميدان في حين قاومت الوحدات المصرية هجوم السفن اليونانية حتى اضطرتها إلى التقهقر والتراجع ، وقد استهدفت سفينة إسماعيل

(١) ذكر الأميرال دوران فييل في مؤلفه : "حملات محمد علي و، إبراهيم البحرية" ج ١ ص ٢٥٦ أن مجموع رجال الحملة بلغ ٣٠,٠٠٠ رجل وأكثر من ٣,٠٠٠ حصان .

(٢) وفقا للاحصاء الذي جاء على لسان الكابتن لبلان (Leblanc) الذي ألتق بالأسطول المصري في يوم ١١ أغسطس سنة ١٨٢٤ في مياه ماكرى ، على أن المسبودروفيتى قنصل فرنسا بمصر أورد في تقريره الى وزارة الخارجية الفرنسية أن الحملة البحرية المصرية تكوّنت من إحدى وخمسين سفينة حربية و ١٦٤ نقالة (الوثيقة رقم ١٤ من وثائق حرب المورة التي نشرتها الجمعية الجغرافية الملكية المصرية) .

جبل طارق في ذلك الوقت لهجوم شنته عليها الحزاقات اليونانية بالقرب من ميناء ستنكو ولكنه استطاع قبل أن يبحر الليل أن يصيب أحد المراكب اليونانية إصابة قضت عليها وأوقعها أسيرة في أيدي المصريين في حين لاذت باقيها بأهداب الفرار في جوف الظلام .

اتصلت العمارتان المصرية والتركية ثانيا بعد ذلك وسارتا معا إلى جزيرة مدلى (Mitylène) حيث وصلت يوم ٣٠ سبتمبر سنة ١٨٢٤ ، ثم تابعت العمارة التركية سيرها شمالا إلى الآستانة حيث استدعى الباب العالي خسرو باشا وعزله من منصبه في حين أفلح الأسطول المصري يوم ٥ أكتوبر جنوبا فاعترضت طريقه السفن اليونانية بالقرب من قره برنو شمالي خيوس واشتبكت به في السابع من شهر أكتوبر سنة ١٨٢٤ في معركة شديدة أفضت إلى وقوع خمس حراقات يونانية في قبضة المصريين ثم عاد إبراهيم باشا بأسطوله إلى ميناء ستنكو .

وفي ميناء ستنكو هذا اجتمع إبراهيم باشا في أوائل شهر نوفمبر سنة ١٨٢٤ بالقائد الفرنسي دروهو (Drouhault) بحضور إسماعيل جبل طارق والكولونيل سيف (سليمان باشا الفرنساوى) وقنصل إزمير وأحد المترجمين ، وفي هذه المقابلة أسر المسيو دروهو — وكان من الضباط البحريين الذين يشار إليهم بالبطان — لإبراهيم باشا ببعض الخطط الحربية لإخضاع اليونان ومنها التمهيد بالهجوم على شبه جزيرة المورة^(١) .

وقعة ستمباليا البحرية (١٣ نوفمبر سنة ١٨٢٤) :

في العاشر من شهر نوفمبر سنة ١٨٢٤ لاحت في الأفق قلوب المراكب اليونانية التي كانت تخر العباب جنوبى جزيرة ستمباليا (Stampalia) من جزر الأرخبيل اليونانى

(١) كان دروهو في طريقه الى الإسكندرية حيث اتوى إتمام الرسالة التى وضع أسسها المسيو دروفيتى قنصل فرنسا بمصر ، غير أنه رأى أن يعرج على ميناء ستنكو لمقابلة إبراهيم باشا — وكانت قد طبقت شهرته الآفاق — قبل أن يجتمع بوالده محمد على باشا الكبير في مصر (راجع مادار من حديث في تلك المقابلة التاريخية في كتاب الأميرال دوران فييل : ” حلات محمد على وإبراهيم البحرية “ ج ١ ص ٢٧٥) .

على مقربة من رودس، وما لبثت السفن المصرية أن أسرع إلى منازلها فالتقت في اليوم التالي بالأسطول اليوناني الذي تألفت وحداته من ٦٩ قطعة^(١).

غير أن المعركة لم تقع بين الفريقين إلا في يوم ١٣ من نوفمبر لما نفخت الرياح في أشعة السفن فانطلقت قنابل المدافع من كل حذب وصوب وكادت الفرقاة « الإحسانية » تحترق من جراء قنبلة مشتعلة أصابتها، ولكن جهود المصريين تغلبت على التيار وسلمت السفينة المصرية واشتركت في المعركة وأغرقت ثلاث حراقات يونانية.

ولم تضع المحمة أوزارها إلا بعد غروب الشمس ثم عاودت السفن ضربها مع بزوغ فجر اليوم التالي، حتى اعترفت المراكب اليونانية بهزيمتها، بعد أن غرقت إحدى عشرة حراقة من وحداتها وانطلقت الأخرى صوب جزر الأرخبيل في حين خسر الأسطول المصري ستا من قطعه.

وقد تابعت السفن المصرية بعد الموقعة سيرها إلى ميناء مرمريس (Marmarice) وألقت مراسها على مقربة من خليج ما كرى بعد أن أشهدت العالم أنها أصبحت قوة بحرية يحسب لها حساب في حوض البحر الأبيض المتوسط.

وقعة سنيريجو البحرية (٢٩ أبريل سنة ١٨٢٥) :

وفي شهر ديسمبر سنة ١٨٢٤ أبحر إبراهيم باشا برفقة إسماعيل جبل طارق على رأس الأسطول المصري إلى جزيرة كريت ورسا بسفنه في خليج السودا حيث أخذ يجمع قواته ويجهز الوقت المناسب للانقضاض على العدو.

أما السفن اليونانية فكانت قد خرجت من جزيرة هدره (Hydra) تحت قيادة قائدها ميوليس في يوم ١٧ مارس سنة ١٨٢٥ وظلت تطوف حول رأس ماليه (Malée) أقصى جنوب الأرخبيل اليوناني الذي يكاد يتصل بجزيرة كريت.

(١) وقيل ٤٨ قطعة وقيل ٥٣ قطعة.

(٢) خليج السودا (La Sude) أحد خلجان كريت وهو يقع على شاطئ الجزيرة الشمالي.

وفي يوم ٢٧ أبريل سنة ١٨٢٥ أفلح الأسطول المصرى من مرساه فى السودان متوجها نحو الشمال بعد أن انضمت إليه سفن جديدة طرابلسية ونمساوية وغيرها تألف من مجموعها أسطول ضخم بلغ ٩١ سفينة تحمل ٩,٠٠٠ جندي .

ولم يمض يومان حتى لمح الأسطول المصرى فى يوم ٢٩ أبريل قلاع السفن اليونانية فتبادلت قطع الأسطولين قنابل مدافعها من الصباح حتى غروب الشمس ، وقد حاول اليونانيون أن يقذفوا حراقتين على السفن المصرية لتشعل فيها النار غير أن البحارة المصريين دموهما قبل أن تصلا إليهم وأسروا المركبين اللذين كانا يحرسانهما . ولما سكنت مدافع اليونانيين واصل الأسطول المصرى سيره نحو بلاد المورة غير أن ٣٢ سفينة من السفن اليونانية لحقت به عند الساعة السابعة مساء بالقرب من جزيرة سيريجو ^(١) (Cérigo) وعاد القتال بين الفريقين والليل بهم والسماء ملبدة بالغيوم واشتد إطلاق النيران وأضاءت الحراقات ظلام الليل ، ودوت الأرجاء حتى وقف القتال فى منتصف الليل بعد أن انجلى عن انتصار الأسطول المصرى .

ولم يفقد المصريون سفينة واحدة من سفنهم ، بينما فقد اليونانيون ٧ سفن منها نحس ذهبت طعاما للنار واثنان استولى عليهما المصريون .

ولما طلع الفجر كان الأسطول المصرى يواصل سيره فى نظام إلى بلاد المورة حيث رسا فى مودون (Modon) ، وقد بلغ عدد السفن ٨٣ سفينة ، بينما كانت السفن اليونانية يبدو عليها الارتباك والهزيمة وتقطع إلى أقرب ميناء من موافى بلادها لتلقى فيها مرساها .

أثر هذه الحملات البحرية :

كان هذا النصر الذى أحرزه المصريون ذا أثر بالغ فى الحملة على بلاد المورة إذ تمكن إبراهيم باشا فى شهر فبراير سنة ١٨٢٥ من إزال جيشه فى مودون —

(١) تقع هذه الجزيرة بين رأس ماليه (Malée) فى أقصى جنوب اليونان ، وبين رأس سبادا (Spada) فى أقصى شمال جزيرة كريت ، وهى همزة الوصل بين كريت واليونان .

وقد كان الموقع الوحيد الذى مازال باقيا فى أيدي الأتراك بعد أن تفوق عليهم الثوار برا وبحرا - وضرب الجيش المصرى الحصار حول نافرين من جهة البر ومن جهة البحر حتى وقعت المدينة فى قبضتهم فجعلوا منها قاعدة حربية لهم تسلطوا من مركزها على بلاد المورة وفتحوا كالاماتا (Kalamata) وأركاديا (Arcadia) وتريبولترا (Tripolitza) وميسولونجى (Missolonghi) وشدوا أزر الجيش التركى حتى سلمت له أثينا فى شهر يونيه سنة ١٨٢٧^(١) .

ولقد برهن إبراهيم باشا خلال هذه الوقائع البحرية على شجاعته التى امتاز بها فى حروب البر ، فانه قاوم عدة أشهر السفن اليونانية التى اشتهرت بعظيم قدرتها فى خوض عُمار البحار ومهارة بحارتها فى مهاجمة السفن الحربية ، ثم اتهم إبراهيم الفرصة المواتية وشن عليها هجوما كلاله النجاح ، ولولا عزيمته ورباطة جأشه فى مواجهة المخاطر لتشتت العارة المصرية وتبددت وحداتها أمام هجمات السفن اليونانية .

واليك ما قاله القومندان دوان فى هذا الصدد :

” مضت على مغادرة العارة المصرية نغر الإسكندرية خمسة أشهر انقضت فى جهود شاقة ومتاعب لا هوادة فيها ومخاطر تتجدد كل يوم ، وان ما أبداه إبراهيم باشا فى هذه الظروف من الثبات ورباطة الجأش لما يسترعى النظر ، فان قيادة أسطول بحرى تصحبه عمارة من سفن النقل لمن المهام التى لا يسهل الاضطلاع بها ، وأن إبراهيم باشا فى قيادته عمارة من مائتى سفينة تقل نحو ٢٠,٠٠٠ رجل من جنود وبحارة قد اضطلع بمثل المهمة التى قام بها بونايرت من قبل ، مع حفظ النسبة بين الموقفين ، حينما اجتاز بونايرت البحر لأبيض المتوسط فى أواخر القرن الماضى بعمارة مكونة من ٢٨٠ سفينة تقل ٣٨,٠٠٠ مقاتل ، وإذا تذكرنا أن مصر لم يكن لها إلى ذلك الحين أسطول ، ولا تقاليد بحرية ، ولا هيئة من الضباط

(١) الأيرال دوران فيل : ” حلات محمد على وإبراهيم البحرية ” ج ١ ص ٢٩٣ .

البحريين الأكفاء ، ولا العدد الكافي من البحارة المدربين ، وكان على إبراهيم باشا أن يتكر وينظم على الفور كل ما يلزم الحملة البحرية من سفن حربية وسفن للنقل ورجال وعتاد ، وأن يروض نفسه على ركوب البحر والقتال بين أمواجه وأهواله ، فإذا تذكرنا كل ذلك فانه يحق لنا أن نعجب كيف أن العمارة التي حشدتها محمد علي أمكنها أن تبقى طيلة خمسة أشهر تجوب البحار دون أن تتفكك أو صالها ، وكيف استطاعت أن تثبت أمام الوثبات والهجمات الشديدة التي استهدفت لها وأصابها من عدوله على جانب كبير من المهارة من غير أن تخسر سوى سفيتين حربييتين وبضعة نقالات ، لا شك أن هذه الحقائق تدلنا على مضاء عزيمة إبراهيم باشا وعلو همته ، وتطالعنا بما تجلت نفسه من صفات العظمة ومزايا الرياسة والقيادة ، كما أن موافقه في ميادين القتال ورباطة جأشه في مغالبة المحن تدل على شجاعة كبرى لا يسع أى إنسان إلا أن يبادر بالإعجاب بها^(١) .

ولعل اشتراك اسماعيل جبل طارق مع إبراهيم باشا في تلك الحملات البحرية كانت آخر مهمة عهدت الى أمير البحار الأول ، إذ كانت قد تقدمت به السن وأتتبه المرض فاضطر الى العودة الى الاسكندرية حيث أنزوى في عقر داره ولفظ النفس الأخير في أوائل سنة ١٨٢٦^(٢) .

وقد انفرد المؤرخ الفرنسى ادوار جوان بالحكم على اسماعيل بك جبيل طارق حكما قاسيا جدا تطبعه صرامته بطابع التحيز والهوى إذ قال ماتعريبه :

(١) جورج دوان : "فرقاطات محمد علي الأولى" ص ١٢ .

(٢) غير أن المؤرخ الفرنسى ادوار جوان ذكر في مؤلفه : "مصر في القرن التاسع عشر" ص ٣٨٠ ، أن اسماعيل جبل طارق توفي في سنة ١٨٢٥ وهو في مرض البحر على ظهر المركب الذى كان قد استقله من رودس للعودة الى الإسكندرية . أما عبد الرحمن الرافعى بك فقد ذكر في كتابه : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد علي" ص ٤٢٧ ، أن اسماعيل جبل طارق توفي أثناء الحرب اليونانية . أما الرأى الذى آثرنا الأخذ به فقد ذكره الأميرال دوران فيل في مؤلفه : "حملات محمد علي وإبراهيم البحرية" ج ١ ص ٢٨٧ .

”قد توفي الأميرال اسماعيل الجبل الأخضر وهو في عرض البحر في طريق عودته الى الإسكندرية متأثراً بمرض أصابه في جزيرة رودس ، وقد كان شيخاً لا يغيب عنه شيء ما إلا ما يمت الى صناعته ، وكان ملماً بلغات أهل بلاد الشمال ، وحبذا لو كان أقل جهلاً بفنون البحر إذ كانت الكوارث التي حلت بالبحرية المصرية أقل فداحة^(١)“ .

وربما كانت أحسن شهادة على كفاءة اسماعيل جبل طارق ومقدرته تلك التي جاءت على المسيو دى ريفرسو (De Reverseaux) وضمنه أحد تقاريره إذ قال ما ترجمته : ”إذا استثنينا اسماعيل جبل طارق الذي يتولى قيادة أسطول والى مصر بتفوق والذي شاهدته في العام الماضي (١٨٢٢) يبحر بفرقاطة عادية مياه الأرخبيل بكل جرأة فإن مامن أمير بحار تركي مثله يمكن اعتباره ذا كفاءة أو خبرة أو بسالة^(٢)“ .
أمير البحار الثاني محرم بك :^(٣)

على أثر وفاة اسماعيل جبل طارق وقع اختيار محمد علي باشا على صهره محرم بك لقيادة الأسطول المصري .

وقد ولد محرم بك بمدينة قوله حوالى سنة ١٧٩٥ ثم هاجر من بلاده وجاء الى مصر وتقرّب الى محمد علي باشا ولم يلبث أن آنس فيه الوالى من الصدق والإخلاص وحميد الصفات ما حدا به الى أن يشق فيه كل الثقة فاتخذ صهره له وزوجه من كريمته تقيده هاتم^(٤) .

(١) ادوار جوان : ”مصر في القرن التاسع عشر“ ص ٣٨٠ .

(٢) الأميرال دوران فيل : ”حلات محمد علي وإبراهيم البحرية“ ، وعبد الرحمن الرافعي بك : ”تاريخ الحركة القومية — عصر محمد علي“ ، وعبد الرحمن زكي : ”أعلام الجيش والبحرية في مصر“ ج ١ ص ٥٤ ، ومؤلفنا : ”أمراء البحار في الأسطول المصري“ ص ١٤ — ٢٠ .

(٣) مؤلفنا : ”أمراء البحار في الأسطول المصري“ ص ٢١ — ٣١ .

(٤) ولدت تقيده هاتم بنت محمد علي باشا في سنة ١٧٩٧ (١٢١٢ هـ) وتوفيت بالإسكندرية في سنة ١٨٣٠ ودفنت بمقابر الأسرة المالكة بالنبي دانيال ، وكان لمحرم بك شقيق هو القبودان عبد الكريم وهو والد حسين باشا فهمي المعار .

وفي سنة ١٨١٠ عين محرم بك حاكما للبحيرة، وكان متوليا إدارة هذا الإقليم في أول مارس سنة ١٨١١ عند ما وقعت مذبحة المماليك بالقلعة ، فاستولى بناء على أمر محمد علي باشا على أموال المماليك المقيمين في مديريته من خيول وجمال وهجن وغيرها . وحوالى سنة ١٨٢٠ أسند محمد علي باشا الى محرم بك منصب محافظ الإسكندرية فأظهر من الكفاءة والمواهب في حسن إدارة أمور هذه المدينة ما أهله في أثناء سنة ١٨٢١ — علاوة على منصبه — للاشتراك مع اسماعيل بك جبل طارق في قيادة السفن المصرية التي خرجت الى المياه العثمانية لمساعدة الدولة العلية في حرب المورة . وفي ٢٥ يونيه سنة ١٨٢١ (٢٤ رمضان سنة ١٢٣٦ هـ) أصدر إليه محمد علي باشا أمرا باللغة التركية هذا تعريبه :

” قد علم لكم أنه عهد إلى تأديب الأروام الثائرين على الدولة العلية ، وحيث أن السفن الحربية التي استعدت لغاية الآن قد بلغت أربع عشرة سفينة ، فقد أنبئتم عنى في قيادتها فتوكلوا على الله تعالى وأسرعوا بالإقلاع بها الى الجهة المقصودة ، وأدّوا الخدمة اللازمة في هذه المأمورية حسب ما تقتضيه حقوقها المقدسة ، وقد حررت صورة من هذا الأمر الى مطوش قبودان الذى ستسافر سفينته بجميتم^(١) . ولما كان الجيش المصرى تحت إمرة إبراهيم باشا قد عبر البحر الأبيض المتوسط ونزل في أرض اليونان شاهرا سلاحه ، فقد عزم الثائرون اليونانيون على القيام بعمل حازم ينقمون به من المصريين ، فعهدوا بهذه المهمة الى أحد زعمائهم كاناريس (Kanaris) الذى أفلح على ظهر مركب تحرسه حراقتان ورفع على سارياتها أعلاما روسية أو إنجليزية حتى وصل الى الإسكندرية يوم ١٠ أغسطس سنة ١٨٢٥ وتسرب خلسة الى داخل مينائها ، ودفعت الرياح مراكب كاناريس حتى صارت على مقربة من السفن المصرية الراسية أمام قصر رأس التين ، غير أنه اتفق أن مرة في هذه اللحظة زورق الجمارك فتعترف ركابه على المراكب اليونانية وافتضح أمرها ،

(١) الأمير عمر طوسون : ” صفحة من تاريخ مصر في عصر محمد علي “ هامش صفحة ٦٩ .

فتجاوب الثغر نداء الخطر وانطلقت المدافع من كل جانب صوب السفينة الأجنبية ، حتى اضطر كانارييس أن يلوذ بأهداب الفرار ، بعد أن ترك من ورائه مركبه طعاما للنيران ووقع بحارته أسرى في قبضة المصريين . وقد انطلق إبريق خفسر السواحل في إثر مركب اليونانيين الفارين ، واستقل محرم بك محافظ الاسكندرية في اليوم التالى فرقاطة تتبعها أربعة أباريق وأراد اللحاق بها ولكنه قفل راجعا في المساء دون أن يتمكن من الاهتداء إليها .

وما أن سمع محمد على باشا بهذا الخبر حتى ركب من فوره إبريقا في يوم ١٢ أغسطس سنة ١٨٢٥ وأراد أن ينتقم بنفسه من تلك الإغارة الجريئة فوصل إلى شواطئ جزيرة رودس ، ولكنه لم يقف لليونانيين على أثر فعدا من حيث أتى في العشرين من أغسطس .

ولشد ما كانت دهشة الوالى عند رجوعه إذ علم أن غداة يوم إبحاره — أى في يوم ١٣ أغسطس سنة ١٨٢٥ — حضر إلى الاسكندرية أسطول عثمانى مكون من ثمانى فرقاطات وتسع قراويت وأربع وعشرين وحدة من أباريق وغوالت تحت قيادة خسرو باشا ، فرحب محمد على باشا بمقدمه ووضع تحت تصرفه مليوناً من القروش وأصدر أوامره الى دار صناعة السفن بانجاز ما قد تحتاج اليه السفن العثمانية من تصليح أو ترميم .

وفى يوم ١٢ أكتوبر سنة ١٨٢٥ (٢٩ صفر سنة ١٢٤١ هـ) عين محمد على باشا صهره محرم بك قائدا للعمارة المصرية تحت إمرة ابراهيم باشا وخصه بمرتب قدره ١,٠٠٠,٠٠٠ قرش سنويا أى ٨٣٥ جنيا شهريا^(١) ، فكان ثانيا أمراء البحار في ذلك العصر ، ولما يتجاوز الثلاثين من عمره بعد .

وفى يوم ١٧ أكتوبر سنة ١٨٢٥ أبحر من الاسكندرية الأسطول المصرى والأسطول التركى البالغ مجموع قطعهما ١٢٩ وحدة (منها ٦٥ مسلحة للحرب) وعلى

(١) عبد الرحمن زكى : " الجيش المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير " ج ١ ص ١٨٨ .

طهرها ١١,٠٠٠ جندي بعد أن عقد محرم بك لواءه على الفرقاطة "الإحسانية" التي اتخذت مكانها على اليمين . وفي يوم ٢٧ أكتوبر أُلقيت السفن مرساها في جزيرة كريت ومنها تابعت سيرها إلى ميناء نافارين ، حيث خف إبراهيم باشا لاستقبالها عند وصولها في الخامس من نوفمبر سنة ١٨٢٥ .

وقد لبث محرم بك ينتقل من ثغر إلى ثغر في الشواطئ اليونانية باحثا منتقبا عن مياوليس (Miaulis) وسختوريس (Sachtouris) من قواد البحر اليونانيين حتى سقطت ميسولونجي في قبضة إبراهيم باشا في الثاني والعشرين من مارس سنة ١٨٢٦ فأبحر على أثر ذلك في يوم ٢٦ مايو سنة ١٨٢٦ وعاد إلى الاسكندرية .

وفي يوم ٢٢ نوفمبر سنة ١٨٢٦ خرجت من ثغر الاسكندرية قوة بحرية مؤلفة من فرقاطتين وخمس قراويت وثمانية عشرة إبريقا وثمان غوالت بقيادة محرم بك وانضمت إليها ٢٧ نقالة عثمانية و٢٣ (وفي رواية أخرى ٢٦) مركبا تجاريا أوروبيا غالبيتها مستأجرة من النمسا ، ولم تكن المهمة المنوطة بها هذه المرة هي نقل الجند من مصر إلى اليونان بل كانت مهمتها حمل المؤن والذخيرة إلى تلك البلاد . وعلى الرغم من الصعوبات التي اعترضت طريقها فقد وصلت القافلة البحرية سالمة إلى ميناء نافارين في الأسبوع الأول من شهر ديسمبر سنة ١٨٢٦ وأبحرت منه في يوم ١١ إلى خليج السودان ومنه أُلقيت في يوم ٢١ يناير سنة ١٨٢٧ عائدة إلى الاسكندرية ، فوصلت إليها في اليوم الثامن والعشرين من يناير سنة ١٨٢٧ .

وفي شهر مارس سنة ١٨٢٧ أبحر محرم بك من الاسكندرية إلى جزيرة كريت على رأس فرقاطة وعشرة قراويت وأباريق مقلّة سليمان أغا حاكم الجزيرة الجديد ومعه بعض القوات ، وبعد أن وقفت هذه السفن قليلا بكريت تابعت سيرها إلى كورون ونافارين حيث وضعت نفسها تحت تصرف إبراهيم باشا لتعاونه في الهجوم على قلعة ترينز (Castel Tarnese) ، ولم تطل الإقامة بها هناك إذ عادت إلى مصر في أثناء الشهر نفسه .

وفي مستهل فصل الربيع سنة ١٨٢٧ قدم الأميرال الانجليزي كوشرين (Cochrane) إلى الاسكندرية على رأس أربع وعشرين سفينة من بينها الفرقاطة « هيلاس » (Hellas) التي عقد عليها لواءه ، وكان قد بليت نيته — كما صرح بذلك عند إبحاره — على إضرام النار في المدينة ، غير أن محمد علي باشا لم يعبأ بوعيد القائد البريطاني الذي طبقت شهرته الآفاق وأصدر أوامره في الحال بالتأهب للقتال ، فاضطر الأميرال كوشرين إلى الاسراع في الإفلاع ، واستقل محرم بك فرقاطة سارت من ورائها ثلاث أخرى وأخذ يبحث في طول البحر وعرضه عن الأميرال الإنجليزي وعن مراكبه ولكنه لم يقف له على أثر فعاد إلى الاسكندرية في التاسع والعشرين من أبريل سنة ١٨٢٧ .

وفي أواخر يونيه سنة ١٨٢٧ خرج محرم بك إلى البحر ثانية بعد أن عقد لواءه على الفرقاطة « الجهادية » على رأس خمس فرقاطات أخرى وخمس قراويت وتسعة أباريق وغوالت فتولى حراسة قافلة مكونة من عشرين سفن قادمة من إزمير إلى الاسكندرية ، وقد بلغ محرم بك جزيرة رودس حيث قسم سفينته قسمين : قسما أقبل غربا وقسما أبحر شرقا ، ثم التقى الجمعان في نهر الاسكندرية يوم ١٣ يوليه سنة ١٨٢٧ .

ولم تنقض عشرة أيام على وصوله حتى عاد محرم بك إلى ركوب البحر فعقد لواءه على الفرقاطة « الجهادية » وخرج على رأس قوة بحرية مصرية مؤلفة من إحدى وثلاثين قطعة ، من بينها أربع فرقاطات وعشرة قراويت وستة أباريق وخمس شوانى وست حراقات ، انضمت إليها قوة بحرية عثمانية بقيادة القبودان حسين بك مؤلفة من عشرين وحدة من بينها سفينتان وخمس فرقاطات وتسعة قراويت وكذلك ثلاث فرقاطات وإبريق واحد من تونس كما سارت في إثر الحملة خمس وعشرون نقالة وخمس سفن نمساوية مستأجرة وثمانى قطع صغيرة ، فأفلق مجموع هذه القوات البالغ عددها تسعا وثمانين قطعة تقل ٦٠٠ ر ٤ من نهر الاسكندرية فيما بين يومى ٢٣ يوليه وه أغسطس سنة ١٨٢٧ قاصدا شبه جزيرة المورة لإمداد جيش ابراهيم باشا

هنالك . وكان الغرض الأول من هذه الحملة محاصرة جزيرة هيدره (Hydra) التي كانت أهم معقل للثورة اليونانية .

وفي يوم ٩ سبتمبر سنة ١٨٢٧ رست العارة المصرية بميناء نافارين وانضمت الى أسطول تركي آخر مؤلف من اثنتين وثلاثين قطعة من بينها سفينة واحدة وتسع فرقاطات وأحد عشر قراويت وتسعة أباريق وكذلك قرويت وإبريق من طرابلس حضرت جميعها من الآستانة بقيادة أمير البحر طاهر باشا . وقد تولى ابراهيم باشا القيادة العامة للقوات البرية والبحرية وأخذ يتأهب لتجهيز حملة بحرية على جزيرة هيدره وتجريد حملة برية على شمال المورة .

وبينا هو كذلك إذ حضرت اثنتا عشرة سفينة من قطع الأسطول الانجليزي في يوم ١٢ سبتمبر سنة ١٨٢٧ ، تعقبها سبع سفن من وحدات الأسطول الفرنسي في يوم ٢١ منه ، ثم تلحق بها ثمانى سفن من الأسطول الروسى في أوائل شهر أكتوبر ويطلب قوادها المتحالفون من ابراهيم باشا وقف حركات القتال برًا وبحرًا طبقا لأحكام معاهدة لندره . ولما كانت العلاقات بين تركيا والحلفاء لم تزل حتى ذلك الحين ودية في الظاهر — وإن توترت في الباطن — فقد تعهد ابراهيم باشا ببقاء أسطوله في نافارين الى أن ترد له تعليمات من والده محمد على باشا ومن الباب العالي في هذا الشأن . ولئن قطع ابراهيم باشا على نفسه هذا العهد إلا أنه لما رأى الأميرال كوشرين (Cochrane) والجنرال شورش (Church) البريطانيين قد جمعا قواتهما للزحف بهما على باتراس اعتبر ابراهيم أن نصوص الهدنة قد نقضت من جانب الحلفاء وأنه أصبح في حل من عهده ، فأبحر في يوم أول أكتوبر سنة ١٨٢٧ على رأس أربع عشرة سفينة ومعه طاهر باشا ومحرم بك وولى وجهته في اتجاه باتراس ، غير أن الأميرال الانجليزي كودرنجتون (Codrington) اقتفى أثر هذا الأسطول وأرغمه على العودة الى مرساه بنافارين حيث وصل في يوم ٧ أكتوبر سنة ١٨٢٧ .

ولم تمض إلا أيام معدودات حتى تلقى ابراهيم باشا من محمد على باشا رسالة ينهيه فيها بأنه عرض الأمر على الباب العالي وأنه سيوافيه بتعليماته النهائية في هذا

الصدد عند ورود رد الدولة العلية ، إلا أنه وصاه بالسترام خطة السلم وتجنب الاصطدام مع الدول أو التحرش بقواتها ، حتى ولو طلب إليه الباب العالي غير ذلك .
وفي منتصف أكتوبر سنة ١٨٢٧ غادر ابراهيم باشا نافرين وزحف على رأس جزء من جيشه داخل المورة لإنجاد الحاميات المصرية التي كانت قد استهدفت لهجوم الثوار اليونانيين ، ولم يفت ابراهيم قبل سفره توصية محرم بك قائد الأسطول المصرى وطاهر باشا قائد الأسطول العثماني بعدم التحرش بالأساطيل المتحالفة وعدم الخروج إزاءها عن أصول المودة والمجاملة لأن العلاقات السلمية بين الحلفاء وتركيا ومصر لم تزل قائمة ولم تعلن الحرب بعد بين الفريقين .

وفي يوم ١٨ أكتوبر سنة ١٨٢٧ أرسل الحلفاء إنذارا على يد رسول أرسلوه الى نافرين لإبلاغ ابراهيم بأنه وقد نقض أحكام الهدنة يعتبر مسئولا عن هذا العمل وعن عواقبه الخطيرة ، غير أن الرسول وصل بعد قيام ابراهيم باشا فعاد بالرسالة الى الأميرال كودرنجتون (Codrington) قائد الأسطول الانجليزي الذي بادر الى استدعاء زميله الأميرال دى ريني (De Rigny) قائد الأسطول الفرنسى والأميرال هيدن (Hayden) قائد الأسطول الروسى ، فاجتمع قواد الحلفاء وتداولوا فى الأمر فاستقر رأيهم على الدخول بأساطيلهم ميناء نافرين لإجبار ابراهيم باشا على تنفيذ مطالبهم . وفي منتصف الساعة الثانية بعد ظهر يوم ٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧ أصدر الأميرال كودرنجتون القائد العام للأساطيل المتحالفة أمره بالتأهب للقتال ، وعند تمام الساعة الثانية اقتحمت سفن الدول بوغاز نافرين .

وقعة نافرين البحرية (٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧) :

كانت السفن المصرية والتركية راسية داخل ذلك الميناء على ثلاثة صفوف شبه متوازية ، كل صف على شكل نصف دائرة ، يمتد طرفاها من نافرين الجديدة الواقعة على يمين البوغاز الى جزيرة اسفاختريا ، ووقفت البوارج والفرقاطات فى الصف الأول والقراويت فى الصف الثانى والأباريق وغيرها من السفن فى الصف الثالث .

ولما رأى محرم بك اقتحام البوغاز على هذه الصورة المثيرة بادر الى إنفاذ رسول الى البارجة الانجليزية "آسيا" يطلب الى الأدميرال كودرنجتون أن يعدل عن الرسو بأساطيله في نافرين، فأجابه القائد البريطاني بأنه لم يأت ليتلقى منه أمرا بل حضر ليملى عليه أوامره .

وواصلت سفن الحلفاء سيرها وأخذت مكانها في الميناء، فاصطفت تقريبا على شكل نصف دائرة في مواجهة السفن المصرية والتركية واقتربت منها حتى صار بعضها على مرمى المسدس منها، ووقفت البارجة الانجليزية "دارتموث" على رأس الصف لتعطل عمل الحترافات المصرية الراسية عند مدخل الثغر، ودنت السفينة الفرنسية "سيرين" المعقود لواؤها للأدميرال دى رينى فرست مقابل السفينة المصرية "الإحسانية"، وحذت سفن الحلفاء الأخرى حذوها وألقت مراسيها قبالة السفن التركية والمصرية .

وكانت السفن المصرية راسية في الوسط في حين وقفت وحدات الأسطول العثماني على يمينها وعلى يسارها، فتألف من مجموعها شبه هلال كبير اتصل أحد طرفيه بقلعة بليوكسترون وانتهى طرفه الآخر عند قلعة نيوكسترون، ومن ورائها ميناء نافرين ومدينته وأمامها شاطئ الروم ايلي .

وكانت عدة السفن المصرية ٣١ سفينة منها : "الجهادية" — وقد عقد لواؤها لمحرم بك — و "الإحسانية" — وقائدها حسن الإسكندرانى — و "الفتاح" و "تريا" و "برج الظفر" و "رشيد" و "جبلان" و "كوه رافان" و "التمساح" و "رهبر جهاد" و "شير جهاد" و "نافارينو" و "ليون" و "واشنطن"، في حين تألفت الوحدات العثمانية من ٨٨ سفينة في طليعتها الفرقاطة "بندينو سريت" التي عقد عليها الأدميرال العثماني طاهر باشا لواءه .

وكان المصريون في مراسهم مقيدون لا يستطيعون حراكا بين القلعتين والميناء وليست في وسعهم مزية الانتفاع بالريح ولا المكافئ الفسيح للقيام بحركاتهم

(١) معناها باللغة الفارسية : "الجبل المتحرك" .

ومناوراتهم ، فكانوا محصورين في مضيق ومعرضين للعدو أكثر مما كان الأسطول العثماني .

ولما كان الإنجليز قد اضطلعوا بمهمة المحافظة على سلامة خط الدفاع عن سفن الحلفاء فقد لاحظوا أن الحراقات المصرية تعدّ عدتها للقيام بحركة هجوم مفاجئة ، فأرسل الأميرال كودرنجتون ضابطين من ضباطه إلى الترك والمصريين ليطلبا إليهما نقل سفنهم إلى مرسى آخر أو على الأقل تجريدها من أسلحتها ومن جنودها ، غير أنه لم يكن في وسع القطع العثمانية والمصرية بحكم موقعها الضيق المحصور أن تغير مرساها ، وما كان طلب تجريدها من الأسلحة والجند إلا بمثابة تسليم بلا قيد ولا شرط .

وكان الحلفاء يدركون بلا مرأ أن تلك السفن المقيدة في مراسيها لو أتيح لها أن تخرج إلى عرض البحر لشنت عليها هجوما عنيفا وأذاقتها ألوان الهوان . ولم تغب عن كودرنجتون ولا عن دي ريني قسوة مدافع المصريين خاصة وبراعتهم في تسديدها وفي إحكام الرماية كما شهدا بذلك مرارا ونوها به غير مرة .

قابل محزم بك الضابطين البريطانيين الموفدين من قبل الأميرال كودرنجتون وأكد لهما أن السفن المصرية والعثمانية سوف لا تطلق النار بادئة ما بقى الحلفاء ممتنعين عن ذلك . غير أن الحلفاء كانوا قد أرسلوا مع مندوبيهم بعض الجنود القارين من خدمة الأسطول العثماني . فما كادت أنظار الترك تقع عليهم حتى ثارت ثأرتهم وهاجوا وماجوا واستشاطوا غضبا لدرجة أعييت ضباطهم في كسر شكيמתهم فلم تفلح فيهم حجج مقنعة ولا إيضاحات ملطفة ولا تهديدات رادعة ، فاعتبروا هذا التصرف من جانب الحلفاء تحديا لهم ، وأي تحدي أشد من أن يروا في معسكر العدو في مثل هذه الظروف رفقاءهم بالأمس الذين فزوا من صفوفهم وانضموا إلى خصومهم ، وما كان لأى اعتبار سياسى أو حربى أن يقوى على تسكين ثائرة مثل هؤلاء الجند .

وبينما كان مندوبا الحلفاء يفاوضان محترم بك انطلقت من إحدى السفن رصاصة طائشة قتلت رئيس الزورق الذى أقل المفاوضين ، ثم انطلق مقذوفان آخران سقط أحدهما على مقربة من السفينة الإنجليزية "دارتموث" واخترق ثانيهما بدن السفينة الفرنسية "سيرين".

وقد قال فى هذا الأميرال دى رينى: "لم يكن بد من وقوع ما حدث حينما يخاطر بعضهم باللعب بالنار أمام مدافع عيارها ٢٤ بوصة^(١)".

وفى رأى الأميرال دوران فييل: "انه لمن الحماقة أن يتصور المرء أن رجالا يعتزون بجنسهم لا تأخذهم الحمية عندما يرون أسطولا أجنبيا فى نيته أن يفرض عليهم الذل بيد أنه فى أيديهم فتىلا مشتعلا وعندهم الوسائل الكافية لمقاومة هذا العدوان العنيف . ومهما بلغ حسن النظام فى جيش فلن يمكن أن يطلب من جنوده تضحية من هذا القليل^(٢)".

وكان محزم بك قد تلقى أوامر صريحة بأن يتجنب أى عمل قد يؤدى إلى عواقب وخيمة فلاحت أمامه نتائج هذه الكارثة ورأى نفسه مكتوف اليدين عاجزا عن كبح جماح العثمانيين وفى غير مقدوره أن يقوم من تلقاء نفسه بعمل إيجابى أو يتحمل تبعات قد لا يستطيع النهوض بها ، فلم يربدا من ركوب أحد الزوارق والإبحار به إلى الشاطئ وفى صحبته الضابط الفرنسى لتلييه (Le Tellier) الذى كان مستشار محزم بك الفنى وفى خدمة الحكومة المصرية وأبى أن يحارب مواطنيه الفرنسيين .

على أن الواقع أن الأميرال كودرنجتون قام بمحاولة أخيرة لتضييق دائرة النزاع ، فأوفد الملازم ذلك (Dilke) ومتشل (Peter Mitchell) — وهما يجيدان اللغة التركية — إلى السفينة "الجهادية" التى كان قد غادرها محترم بك منذ قليل ، وبينما

(١) الأميرال دوران فييل: "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ١ ص ٣٩٥ .

(٢) الأميرال دوران فييل: "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ١ ص ٣٩٥ .

كان هذان المندوبان يتوليان المفاوضة إذ طلقت نارية تنطلق من إحدى السفن العثمانية فتصيب الملازم ذلك وتردى زميله متشل قتيلاً .

وفي لحظة البصر بدأ القتال في منتصف الساعة الثالثة بعد الظهر وأطلقت السفن مدافعها وتجاوبت وحدات الأساطيل المجمعة في تلك البقعة الضيقة الضرب واستعرت نار الحرب والهيجاء، فانقلب المرفأ بركانا من الحميم واجتمعت بين جوانبه أسباب الهلاك والدمار ، فصمت الآذان من قصف آلاف المدافع ومن دوى انفجار السفن ، وغشيت ميدان الملاحمة طبقات من الدخان المتكاثف ، تخللها النيران المشتعلة ولم تعد السفن يميز بعضها بعضاً إلا على ضوء اللهب الذي كان يتصاعد بين آونة وأخرى من المراكب المشتعلة ، واشتركت مدافع الصلاع والبطاريات المقامة في طرف جزيرة اسفختريا في إلقاء قنابلها .

وهكذا وقعت المعركة دون أن يكون لأحد من الفريقين رغبة في نشوبها ولم يكن في مقدور أحد أن يوقفها أو يحد من نتائجها .

وقد تمكنت سفينة مصرية صغيرة من التحرز من قيودها وفك مراسها وأطلقت نيرانها على الفرقاطة الفرنسية "سيبيون" فأحرقت صواريخها وشتل حركاتها فاضطر تجارتها إلى القفز في الماء وكادوا يفرقون لولا أن التقطتهم زوارق سفينة "تريدنت" التي انتقمت لها فهجمت على السفينة المصرية وأغرقتها .

ولما كانت مواضع السفن المصرية في نصف الدائرة يجعلها هدفاً لنيران الأعداء فقد تلقت تلك السفن ضربات الخلفاء بكل شجاعة وصدت هجماتهم بكل جراءة حتى قال الأميرال دي ريني : "لقد أصابنا من السفن المصرية أكثر مما كان في طاقتنا احتمالاً"^(١) .

وكانت السفينة المصرية "الإحسانية" واقفة على رأس الخط بقيادة الضابط حسن الاسكندراني ، وكانت تلك الفرقاطة من أقدم وحدات الأسطول المصري

(١) الأميرال دوران فيل : "حملات محمد علي وإبراهيم البحرية" ج ١ ص ٣٩٦ .

إذ بنيت في رودس في سنة ١٨٢٣ وكانت مزودة بـ ٥٢ مدفعا ، ونظرا لكبر حجمها كانت مقيسة في مرساها والريح معا كسة لها وشعاع الشمس في مواجهتها حتى لم يكن في وسعها أن تتحرك ولا أن تطلق سوى ٢٦ مدفعا أى نصف مدافعها .

وقبالة "الإحسانية" وقفت السفينة الفرنسية "سيرين" وقد عقد الأدميرال دى رينى عليها لواءه ، وكانت من أقوى وحدات الأسطول الفرنسى في المشرق ، ومزودة بثمانين مدفعا ، وطلقة من كل قيد في مرساها تصوب كل مدافعها الى صدر عدوها المحصور ، وهى في موقعها بمنجاة من مدافع "الإحسانية" بسبب ما لها من مزية حرية الحركة .

وفي الساعة الثالثة والربع أطلقت السفينة "سيرين" أولى قنابلها على "الإحسانية" فمزق المقذوف فوق أجزائها العليا وأطار مقعد الرقيب ، وحطم صارى المقدم لحزاقة عثمانية واقفة خلفها . فردت "الإحسانية" على هذه الضربة بوابل من القنابل حتى لا تمكن السفينة الفرنسية من تصحيح موقفها أو إحكام رمايتها ، فأصابت قنابل "الإحسانية" أعلى صواري السفينة "سيرين" فطاحت أجزاؤها العليا شذر مذر . وسقطت على ظهر بحارتها وأردتهم قتلى ، فكانوا أول ضحاياها . وواصلت "الإحسانية" إطلاق مدافعها بسرعة فائقة على السفينة الفرنسية حتى طار صارى مقدمها وبعض قلعوها .

وقد وقف قائد "الإحسانية" فوق قنطرتها يحيل النظر في السفينة "سيرين" وهى جامدة فى مكانها غير قادرة على المناورة ، بعد أن تهشم جانب كبير من قلعوها . وفي الساعة الرابعة والثلاث استجمعت السفينة "سيرين" كل قواها بمساعدة الحزاقة الفرنسية "دفيه" وتمكنت من أن تفلت من "الإحسانية" واتخذت موقفا استطاعت فيه أن تصوب مدافعها على السفينة "الجهادية" وشاركتها فيه الحزاقة "دفيه" حتى فقدت "الجهادية" صواريخها ودفعها ومعظم ضباطها

وجنودها ، فأنحرفت عن مجراها وارتطمت بالشاطئ ، واضطربت النار فيها من مؤخرها حتى أقصى مقدمها .

أما السفينة "سيرين" فعادت الى "الإحسانية" تشد أزرها حراقة روسية ، غير أن الفرقاطة المصرية وقفت في وجههما وصدت هجومهما بكل شجاعة والقنابل تنساقط عليها بعد أن انضمت السفينة "برسلاو" الى السفينتين الأخرين ، فتحطم صارى "الإحسانية" الكبير وهوى على ظهر الفرقاطة المصرية ، وأصاب قطع متناثرة من الحطام قائدها حسن الإسكندراني فسقط جريحا على ظهرها وأسرع إليه خادمه النوبى وغاص به فى اليم تحت وابل القنابل المشتعلة ، حتى بلغ به الشاطئ فأنقذه من الموت . وفى تمام الساعة الرابعة والنصف انفجرت "الإحسانية" ، ودوت الأرجاء لها . وقد وصف الأميرال دى رينى نهاية الفرقاطة المصرية فقال :

"بعد ما تحوّلت "الإحسانية" الى حطام بلا صوار ومقدمها يحترق وقد خسرت ثلثائة من رجالها اضطرت الى قطع حبالها لكي تبحث عن مأوى تهرع إليه ، غير أن الوقت لم يتسع لها لأن النار امتدت الى سائر أجزائها . وفى الساعة الرابعة والنصف انفجرت وانشطرت شطرين على مقربة من السفينة "سيرين" حتى أن سطح هذه السفينة الأخيرة امتلأ بوابل من القنابل والحبال والأخشاب والأقدام المبتورة والجثث التى سقطت عليها من عل " .

وزاد الأميرال دوران فييل فقال : "كان رد فعل الانفجار عنيفا حتى أنه طار صارى مؤخر السفينة الفرنسية المجاورة "الإحسانية" وانتزع صارىها الكبير" . وكانت المذبحة المربعة دائرة الرمح بكل عنف وبكل شدة ، وجو المرمى ملبد بسحب من دخان كثيف يزهرق الأرواح ، والروائح الكريهة منبعثة من أملاح البارود تسد الحلق التى مزقها السعال وجفف الظمأ ريقها ، والعيون المحتقة ملتصقة بعدسات المناظير والتلسكوبات ، ومضات النار تخرج شبيهة بالسنة اللهب من فوهات المدافع المنطلقة من الفريقين وتضىء ماحولها بريقها المرعب .

وكانت تسمع بين الفينة والفينة صيحات الجرحى وأناتهم وحشجة الموتى ،
والصرخات الجشء الصادرة من أفواه المقاتلين يكتنفها دوى المدافع وانفجار
المراكب . والجند في وسط هذا الجحيم تهزم رعشة القتال والتدمير ، وكأَنَّ
أعصابهم وعقولهم تتداعى وتشرف على الوقوع في هاوية الجنون .

وأقبلت السفينة البريطانية ” دارتموث ” في تلك اللحظات وأصلت الفرقاطة
المصرية ” ثريا ” وحرّاقة أخرى نارا حامية ، فالتهمت النيران جانبا من مقدم
الفرقاطة ، ودمر كثير من مدافعها الأربعة والخمسين وفقد نصف جنودها ، إلا
أنها مع ذلك بقيت تقاوم وتطلق ما بقي لها من مدافع على السفينة الانجليزية حتى
ألحقت بها كثيرا من التلف ، فانتزعت قلوبها وخسرت عددا عديدا من رجالها ،
وقتل بعض ضباطها ، وشب حريق في بطارياتها ، مما دعا الفرقاطة ” جنوا ”
الى الإسراع إليها لإنقاذها ، فحمت على ” ثريا ” حملة شعواء وضربت بها المدافع
ضربا عنيفا متواصلا حتى انفجرت الفرقاطة المصرية وامتد لهيبها إلى حرّاقة
مصرية كانت بجانبها ففرقت كلتاها في دقائق معدودات وعلماهما لا يزالان
مرفرفين على ساريتهما .

أما في الخطوط العثمانية ، فقد استحالت الفرقاطتان ” الفاتح ” و ” برج
الظفر ” — وهما من أهم وحدات الأسطول الشاهانى — إلى حطام بعد أن
انفلتتا من مرابطتهما وانخرقتا عن خطا القتال هائمتين ، وقد قتل من بحارتهما من
قتل وألقى الباقون بأنفسهم في البحر ، مما دعا الحزاقات الفرنسية والروسية إلى
جرّهما بعيدا ونسفهما بطلقات المدافع ، أما سائر السفن التركية فكانت في حالة
سيئة لا تمكنها من مواصلة الدفاع .

واستمر القتال على هذا المنوال حتى حلت الساعة الخامسة مساء وانتهت عندها
الواقعة بالقضاء على العمارتين المصرية والتركية إذ هلك معظمهما نسفا أو غرقا في حين
جنحت البقية الباقية على السواحل ، فأسرع بحارتهما الى إحراقها حتى لا تقع

في أيدي الأعداء ، وبلغ عدد قتلى المصريين والأتراك ثلاثة آلاف ، وخسائر الحلفاء ٢٥٤ قتيلا و ٤٠٠ جرحيا ، منهم ٢٧٢ من الانجليز ، و ١٨٤ من الفرنسيين ، و ١٩٨ من الروس .

ومما يجدر ملاحظته أنه لم تستسلم وحدة من وحدات الأسطول المصرى ولم يأسر الأعداء سفينة واحدة من قطع الأسطول المصرى ولا بحارا واحدا من بحارته كما شهد بذلك الحلفاء أنفسهم .

ولما بزغ فجر اليوم التالى لم يبق في مياه نافرين من الأسطول المصرى سوى الفرقاطة " ليون " وأربع حراقات وستة أباريق وأربع سكُونيات^(١) من ذات الشرايين وهى التى سلمت من نيران المعركة وعادت بمن نجى من البحارة إلى الاسكندرية^(٢) .

وبعد أن وضعت معركة نافرين أوزارها أقلع الأميرال كودرنجتون قائد الأسطول الإنجليزى إلى مياه الاسكندرية وأندز بتخريب المدينة إذا لم يبادر محمد على باشا باستدعاء قواته البحرية والحربية من المورة ، فاضطر والى إلى الإذعان وعقد مع الحلفاء اتفاقا أبرم في أول أغسطس سنة ١٨٢٨ تعهد فيه بإخلاء شبه جزيرة المورة ، وتنفيذا لهذا الاتفاق أقلعت السفن المصرية بقيادة محرم بك وعادت بالجنود المصريين إلى مصر في الثامن من أكتوبر سنة ١٨٢٨ .

ولما عاد محرم بك إلى مصر استبقاه محمد على باشا في وظيفته الأولى محافظا للاسكندرية . وانفرد بهذا المنصب وعكف بمعاونة الجنرال ليتليه (Le Tellier)

(١) السكونه (Schooner) سفينة بقلعتين أو أكثر .

(٢) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد على باشا » ص ٤٣ — ٧٤ ، وجورج دوان : « نافرين » ، والأميرال دوران فييل : « حملات محمد على وإبراهيم البحرية » ج ١ ص ٣٩٥ ، والجنرال فيجان : « تاريخ محمد على وأولاده الحربى » ج ١ ص ٢٧١ ، ودينه جوان : « تاريخ البحرية الفرنسية » ج ٢ ص ٢٠١ ، والجنرال بوجد نوقتش : « موقعة نافرين من واقع الوثائق الرسمية » . والأميرال جوريان دى لاجرافير : « بحرية الأسس » و « محطة المشرق » ، وعبد الرحمن الرافى بك : « تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على » ص ٢١٩ ، والأمير عمر طوسون : « صفحات من تاريخ مصر في عصر محمد على » ص ٧١ .

والطبيب جردل وبعض القناصل على ترجمة لوائح الكورنتينات التي كانت تقضى بإنشاء محال بالقرب من الميناء الشرقية الجديدة وبالقرب من طابية الفنار .

وقد ظل محرم بك يشغل هذا المنصب إلى أن لبي نداء ربه وهو في الاسكندرية في العشرين من ديسمبر سنة ١٨٤٧ (١٢ محرم سنة ١٢٦٤ هـ) ودفن بمقابر الأسرة المالكة في النبي دانيال ، فأسف الناس أسفا شديدا لجميل سيرته وحبه للخير إذ كان جوادا أعتق كثيرا من مماليكه وأحسن إليهم بالعطايا الجزيلة ، وباسمه سمي حتى محرم بك بالاسكندرية .

وقد قال فيه الأميرال دوران فييل ما ترجمته :

” كان محرم بك صهر الباشا من سراة العهد القديم ومن الأتراك الذين حافظوا على مذاهبهم ومبادئهم القديمة . وكان « قبوجى باشى » أى أمينا من الأمناء كما كان محافظا للاسكندرية ، وكان ذا هبة ووقار ويؤدى مهام منصبه بكفاءة ولا يشغل نفسه بسفاسف الأمور . ومع ذلك فإن الحوادث أبقتة بعيدا عن الاسكندرية حتى أنه وهو في بلاد المورة لم يشغل نفسه بأى عمل شخصى من تلقاء نفسه ولا سيما أن إبراهيم باشا لم يكن يسمح له بذلك . وعند عودته إلى مصر في سنة ١٨٢٩ أسندت إليه ولاية الحجاز والحرمين الشريفين فكانت مكافأة له استحقها وتقاعدا شريفا^(١) .

موقعة نافارين والمسألة الشرقية :

لم تأتلف الدول الأوروبية خصيصا لمحاربة البلاد الشرقية من أجل حماية استقلال اليونان ، بل إن المسألة اليونانية كانت تعلقة تعللت بها أوروبا لخوض غمار الحرب . بيد أن الحقيقة أن المسألة الشرقية حلت عندها في المقام الأول من الاعتبار .

(١) الأمير عمر طوسون : ” صفحة من تاريخ مصر في عهد محمد على “ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : ” تاريخ الحركة القومية - عصر محمد على “ ، وأمين سامى باشا : ” تقويم النيل وعصر محمد على باشا “ ، والأميرال دوران فييل : ” حملات محمد على وإبراهيم البحرية “ ج ١ ص ٤٣١ ، وعبد الرحمن زكى : ” أعلام الجيش والبحرية في مصر “ ج ١ ص ٥٩٠ ، ومؤلفنا : ” أمراء البحار في الأسطول المصرى “ ص ٣١ - ٣٢ .

وما أكثر ما أريق من دماء وما سال من مداد في سبيل تلك المسألة بل تلك المشكلة الشرقية التي تظهر من جيل إلى جيل وتتلاقى عندها سياسة الدول دون أن توفق إلى حل مرض على الرغم من قدم عهدها .

إن أول ضربة وجهها الشرق إلى الغرب ترجع إلى سنة ٤٩٠ قبل الميلاد ، حينما قاتل دارا الأول ملك الفرس القائد اليوناني مئنياد فوكت وقعة مارتون .

وفي سنة ٣٣٣ قبل الميلاد اعتدى الغرب على الشرق ، حينما حارب اسكندر الأكبر المقدوني دارا الثالث ملك الفرس وانتصر عليه في معارك أيسوس وأربيل وجوجاميل .

وفي سنة ٣١ قبل الميلاد اعتدى الغرب على الشرق ، عندما شنت روما في عهد أوكتافوس أغسطس الحرب على أنطونيوس وكليوباتره ، فوكت معركة أكسيوم البحرية .

وفي سنة ٧٣٢ بعد الميلاد تجددت المسألة الشرقية ، لما حارب العرب بقيادة عبد الرحمن الداخل الفرنسيين بقيادة شارل مارتل فوكت وقعة بواتيه .

وفيما بين سنة ١٠٩٦ وسنة ١٢٧٠ عادت المسألة الشرقية إلى الظهور وقد ازدادت تعقيدا بإلحاح الدين فيها ، فدارت رحى الحروب الصليبية ، وتحالف الملوك الصليبيون ريشارد الإنجليزي وفيليب أغسطس الفرنسي وفريدريك الألماني ضد صلاح الدين الأيوبي فوكت وقعة المنصورة وتناوب الفريقان بيت المقدس .

وفي سنة ١٤٥٣ وقف الشرق في وجه الغرب فسقطت بيزنطة ودخل عهد الثاني القسطنطينية .

وفي سنة ١٢٥٩ اعتدى الشرق على الغرب فأغارت جيوش سليمان القانوني على أملاك شارل الخامس وتوغلت في المجر وبولنده وهددت فيينا عاصمة النمسا .

وفي سنة ١٥٧١ وقعت وقعة ليبانت البحرية بين أساطيل المشرق وأساطيل المغرب .

وفي سنة ١٧٩٧ اعتدى الغرب على الشرق فغزا نابليون بونابرت مصر ووقعت
وقعة امبابية وتصدت له قلعة عكا .

وفي سنة ١٨٢٧ استأنف الغرب نضاله ضد الشرق فوقعت معركة نافارين ^(١) .
وعلى ذلك تؤيد حادثات التاريخ كل يوم ما جاء على لسان الشاعر الإنجليزي
المشهور رديارد كبلنج :

« الشرق شرق والغرب غرب وسوف لا يلتقيان أبدا » .

دار صناعة السفن بالخرطوم :

لما فتح محمد علي باشا بيجوشه السودان أنشأ به في سنة ١٨٣٠ عاصمة جديدة
عند ملتقى النيل الأبيض بالنيل الأزرق سماها " الخرطوم " لأن ملتقى النيلين يشبه
رأس خرطوم الفيل وقد أقام فيها المباني والعائر ، أهمها سراى الحكومة وسراى
المديرية ومسجدان وثكنة للجيش ومستشفى ومعمل للبارود ومخازن للؤن والمهمات .
ولم يفت محمد علي أن يشيد فيها ترسانة كبيرة كانت تشمل مسبكاً للحديد ومعملاً
للتجارة ، وفيها بنيت السفن النيلية التى أخذت تنقل الجنود والمتاجر على النيل ،

(١) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد علي باشا » هامش ص ٥٨٥ و ٥٨٥ .
هذا ولا تعتبر وقعة نافارين خاتمة الحلقات في سلسلة الأحداث العنيفة التى وقعت بين الشرق
والغرب اذ توالى بعدها الاعتداءات واستمر أوار القتال في مناسبات عدة نذكر منها :

- حرب القرم من سنة ١٨٥٣ إلى سنة ١٨٥٦ .
- الحرب الروسية التركية من سنة ١٨٧٧ إلى سنة ١٨٧٨ .
- الحرب الإنجليزية الأفغانية من سنة ١٨٧٨ إلى سنة ١٨٨١ .
- الحرب المصرية الإنجليزية في سنة ١٨٨٢ .
- الحرب التركية اليونانية في سنة ١٨٩٧ .
- الحرب الايطالية التركية من سنة ١٩١١ إلى سنة ١٩١٢ .
- حرب البلقان من سنة ١٩١٢ إلى سنة ١٩١٣ .
- حرب الدروز من سنة ١٩٢٥ إلى سنة ١٩٢٦ .

وبذلك صارت الخرطوم مركزا للرحلات والكشوف العلمية والجغرافية ومرسى للسفن النيلية التي تتنقل في أنحاء النيل الأزرق والنيل الأبيض^(١).

دار صناعة السفن بالاسكندرية وتجديد الأسطول المصرى :

لما دمر الحلفاء الأسطول المصرى في وقعة نافرين البحرية في ٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧ حزن محمد على باشا حزنا شديدا على ضياع وحداته البحرية غدرا في تلك الكارثة، ولكنه لم يدع لليأس سبيلا إلى قلبه، بل عزم على إنشاء أسطول جديد يعوض مصر أسطولها القديم، وشرع في تكوينه من السفن الحربية التي كان أمر بصنعها في الثغور الأوروبية.

ثم اعترم أن ينشئ أسطولا جديدا بأيدٍ مصرية لكيلا تكون مصر عالة على البلاد الأوروبية في إنشاء تلك السفن، فوجه همه إلى تأسيس دار لصناعة السفن الكبرى بالاسكندرية، وقد استعان لتحقيق هذا المشروع بمهندس فرنسى على جانب عظيم من المهارة والصدق والإخلاص يدعى المسيو دى سيريزى (Louis-Charles Lefébure de Cérisy) وهو مهندس بحرى فرنسى من ثغر تولون اشتهر بالكفاية والخبرة في فنون البحرية وخاصة في فنّ بناء السفن والأحواض والترسانات، وقد كان عهد إليه من قبل بإنشاء سفينتين حربيتين في مرسيليا، فعرض عليه أن يحضر إلى مصر ليستعين به في إحياء البحرية المصرية.

قدم المسيو دى سيريزى إلى مصر في شهر ابريل سنة ١٨٢٩ وكانت إذ ذاك بالاسكندرية سفن قليلة العدد. هى البقية الباقية من العمارة المصرية التي نجت من وقعة نافرين، ذكر منها كلوت بك سفينة من نوع الفرقاطة، بها ستون مدفعا أنشئت بشجر البندقية، وأخرى أنشئت في ميناء ليفورن، وجملة سفن من طراز القرويت والإبريق، وكانت هذه السفن مفتقرة إلى مهمات القتال ومعداته لأنها منشأة

(١) دويران : "السودان المصرى في عهد محمد على" ص ١١٧ .

في ثغور تجارية لا حربية فجهزها المسيو دي سيريزي بجهازها وأنشأ فيها مخازن للبارود لجعلها صالحة للقتال .

طلب محمد علي باشا من المسيو دي سيريزي أن يضع له تصميمًا لترسانة كبرى ، ولم يكن بالاسكندرية وقتئذ سوى الترسانة القديمة وكانت تصلح أن تكون نواة لها ، وهي عبارة عن مظلات من الخشب في مكان قريب من البحر ، وقد بنيت في تلك الترسانة سفينة من طراز القرويت وأخرى من طراز الابريق وثلاثة ذات حجم كبير حوّلت فيما بعد إلى فرقاطة .

وقد عاون الحاج عمر المسيو دي سيريزي في أداء المهمة الشاقة المنوطة به فكان نعم المساعد له في إنشاء السفن الحربية الجديدة .

وقد ذكره كلوت بك في كتابه فقال عنه : " كان يرأس أشغال بناء الأساطيل وترميمها مصرى طاعن في السن يدعى الحاج عمر ، وهو رجل يجمع بين الشهامة والكفاءة في بناء السفن ، فأعجب المسيو دي سيريزي به وبكفاءته وجعله عضده الأيمن في تحقيق برنامجهم . وكان يصحبه رجل تركي الجنس (هو شاكر افندي الإسكندراني) يدعى العلم بالهندسة ولكنه خلو منها ، فاستغنى عنه المسيو دي سيريزي وفصله من وظيفته وبقى الحاج عمر يعاون المسيو دي سيريزي في عمله خير معاونة^(١) . "

درس المسيو دي سيريزي مشروع إنشاء ترسانة كبيرة تحل محل الترسانة القديمة ، ووضع تصميمها وقدم الرسوم الخاصة بالمشروع إلى محمد علي باشا في ٩ يونيه سنة ١٨٢٩ ، وبعد موافقة الوالي عليها شرع دي سيريزي في تنفيذ بهمة ونشاط حتى أتم بناء الترسانة في سنة ١٨٣١ فجعله محمد علي باشا باشهندسا لها وأنعم عليه برتبة البكوية وبرتبة اللواء .

(١) كلوت بك : "لحة عامة إلى مصر" ج ٢ ص ٢٣٧ ، وعلى مبارك باشا : "الخطط التوفيقية" ج ٧ ص ٥٢ ، و"الوقائع المصرية" عدد رقم ١١٢ الصادر في فبراير سنة ١٨٣٠ (٢٧ شعبان سنة ١٢٤٥هـ) .

وكان محمد علي وابنه ابراهيم باشا لا يألوان جهدا في تنشيط العمل وتشجيع العمال، وكثيرا ما كانا يحضران بنفسهما إلى دار صناعة السفن ويستحثان الصناع على العمل ويعطيانهم المثل في الجِد والمثابرة، فكان لعنايتهما هذه تأثير بليغ في تقدّم العمل، حتى تم في يوم ٣ يناير سنة ١٨٣١ إنشاء سفينة حربية ذات مائة مدفع نزلت إلى البحر تهادى، فابتهج محمد علي باشا لهذه النتيجة الباهرة ورأى أن مشروعه لإحياء البحرية المصرية بعد كارثة نافارين قد كلل بالنجاح، فاطرد العمل في الترسانة حتى صار لمصر في عدّة من السنين أسطول حربى مهم عوضها ما فقدته في مياه نافارين بل زادت قوتها على ما كانت عليه من قبل حتى تبوّأت المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول العظمى (بعد انجلترا وفرنسا وقبل روسيا وتركيا) .

وما لبث أن أصبحت ترسانة الاسكندرية من أعظم المنشآت الحربية والبحرية كما أمست معهدا لتعليم الشبان صناعة إنشاء السفن وترميمها وإعدادها بما يلزمها من الآلات واتسعت أعمالها حتى ضمت ٨٠٠٠ عامل من الأهلىين حذق ١٦٠٠ منهم فنّ بناء السفن .

وقد تألفت الترسانة من خمسة عشر قسما هى :

- (١) ورشة الحياطة أو التباله لعمل الجبال .
- (٢) ورشة الحدادين لصناعة الحديد .
- (٣) ورشة القلوع لعمل أشمعة السفن .
- (٤) ورشة الصواري لعمل ساريات السفن .
- (٥) ورشة البوصلات والنظارات .
- (٦) ورشة الدكخانه لصب الآلات وسبك الحديد .
- (٧) ورشة البوية لصنع الدهانات .
- (٨) ورشة المخرطة لعمل الكمرات وغيرها وأعمال النشر والخرط .

(١) اسماعيل سرهك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٢٤٢ ، وكوت بك :

" لحة عامة إلى مصر " ج ٢ ص ٣٧٠ .

- (٩) ورشة التزوية لعمل الأعلام والرايات .
- (١٠) ورشة الفلايك لصنع الزوارق .
- (١١) ورشة التجارين لعمل التجارة اللازمة للسفن .
- (١٢) ورشة الطلمبات .
- (١٣) ورشة القلاطية لقلطة السفن .
- (١٤) ورشة البورغوجية لثقب الأخشاب .
- (١٥) مخازن الذخائر والمهمات .

وإذ كان محمد على باشا راغبا في الإكثار من إنشاء السفن الحربية، فقد فكر في وسيلة فعالة لجلب الأخشاب من الخارج ليكمل بها ما تنتجه أشجار القطر المصرى من الخشب الصالح لبناء السفن، فحصل على إذن من حكومة الآستانة يجيز له قطع الأخشاب اللازمة من غابات الأناضول وعهد بذلك الى طائفة من العمال والصناع برئاسة كل من الحاج حسن بك كبير نجارى الترسانة، والسيد أحمد أحد عمالها، وبذلك أخذت الأخشاب ترد الى الاسكندرية فتصنع منها السفن في الترسانة^(١) .

السفن التى أنشئت في ترسانة الاسكندرية في أثناء رئاسة المسيو
دى سيريزى :^(٢)

الغليون (Galion)^(٣) "مصر" وهو ذو ثلاثة سطوح : السطح الأول يحمل ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠، والسطحان الآخران يحملان ٦٨ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ .
الغليون "عكا" وهو ذو ثلاثة سطوح : الأول يحمل ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠، والسطحان الآخران يحملان ٦٨ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ .
الغليون "المحلة الكبرى" وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ .
الغليون "البطارية الأولى"، و ٣٤ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ .
الغليون "البطارية الثانية"، و ٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ في مقدم السفينة ومؤخرها .

- (١) بنت بطولة : «صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد على باشا» ص ٧٥ — ٩٤ .
- (٢) كلوت بك : "لمحة عامة الى مصر" ج ٢ ص ٢٤٣ .
- (٣) ويسمى أيضا "قباق" وقد حلت محله اليوم "المدرة" .

الغليون "المنصورة" وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ في البطارية الأولى، و ٣٤ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ في البطارية الثانية، و ٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ في مقدم السفينة ومؤخرها .

الغليون "الاسكندرية" وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ في البطارية الأولى، و ٣٤ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ في البطارية الثانية، و ٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ في مقدم السفينة ومؤخرها .

الغليون "حصص" وهو ذو مائة مدفع : منها ٣٢ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ في البطارية الأولى، و ٣٤ مدفعا قصيرا من عيار ٣٠ في البطارية الثانية، و ٣٤ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ في مقدم السفينة ومؤخرها .

الغليون "أبو قير" وهو ذو ٧٨ مدفعا : منها ٢٨ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ في البطارية الأولى، و ٣٠ مدفعا قصيرا في البطارية الثانية، و ٢٠ مدفعا من الظهر من عيار ٣٠ في مقدمة السفينة ومؤخرها .

القرويت (Corvette) "طنطا" وفيه ٢٤ مدفعا صغيرا من عيار ٣٢ انجليزى .

الغولت (Goëlette)^(١) "العززية" وفيه ١٠ مدافع من عيار ٤ .

الكوتر (Côte) "الزهة" وفيه ٤ مدافع من عيار ٤ .

وسفينة لمدافع الهاون .

وسفينة نقالة لحمل أخشاب الصواري .

وفضلا عن هذا فقد تولت الترسانة تسليح الغليون "بيلان" وهو ذو ٨٦

مدفعا، منها ٢٨ مدفعا طويلا من عيار ٣٠ في البطارية الأولى، و ٣٠ مدفعا صغيرا في البطارية الثانية، و ٢٨ مدفعا من الظهر في مقدم السفينة ومؤخرها .

كذلك كان العمل جاريا في سنة ١٨٣٩ في الغليونين "حلب" و "دمشق" من ذوان المائة مدفع من عيار ٣٠، وفي فرقاطة كبيرة ذات ٦٠ مدفعا من عيار ٣٠ .

(١) ويسمى أيضا "غلاطة" ومن مميزات أنه تريح الديرنظرا لضيق عرضه وطوله .

السفن التي رمت في ترسانة الاسكندرية مدّة رئاسة المسيو
دى سيريزى :

فيما يلي بيان السفن العديدة التي تولى العمال المصريون ترميمها في ترسانة
الاسكندرية مدّة رئاسة المسيو دى سيريزى :

الفرقاطة^(١) (Frégate) "البحيرة" وهى ذات ٦٠ مدفعا من عيار ٢٤، وكان
إنشاؤها في مرسيليا بفرنسا .

الفرقاطة "رشيد" وهى ذات ٣٠ مدفعا من عيار ٢٤ و ٢٨ مدفعا من الظهر
عيار ٣٦، وكان إنشاؤها في البندقية بإيطاليا .

الفرقاطة "كفر الشيخ" وهى ذات ٣٠ مدفعا من عيار ٣٢ انجليزى و ٢٤
مدفعا من عيار ١٢، وكان إنشاؤها بميناء أركانجيل بروسيا وأكمل إنشاؤها بلندن .
الفرقاطة "شيرجهاد" وهى ذات ٦٠ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤها
في ليفورن بإيطاليا .

الفرقاطة "دمياط" وهى ذات ٢٤ مدفعا من عيار ٢٤، و ٣٠ مدفعا من
الظهر من عيار ١٨ .

القرويت "واسطة جهاد" وهو ذو ٢٨ مدفعا من عيار ١٨، و ٢٨ مدفعا من
عيار ١٢، وكان إنشاؤه بجزائر الغرب وأهدته الحكومة الفرنسية الى مصر .

القرويت "جناح بحرى" وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤه
بجنوة بإيطاليا .

القرويت "جهاد بكر" وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤه بجنوة
بإيطاليا .

القرويت "قوه" وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤه بالاسكندرية .

(١) وتسمى أيضا "فرقلون" وقد حلت محلها اليوم "الطرادة" .

القرويت "بلانك جهاد" وهو ذو ٢٢ مدفعا من عيار ٢٤، وكان إنشاؤه
بمرسيليا بفرنسا .

الابريق^(١) (Brick) "واشنطن" ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه
ببوردو بفرنسا .

الابريق "فولمينان" ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه في ليفورن بإيطاليا .

الابريق "الفشن" ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بالاسكندرية .

الابريق "شاهين دوريا" ويحمل ٢٢ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه بتركيا .

الابريق "سمند جهاد" ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه
بمرسيليا بفرنسا .

الابريق "شهباز جهاد" ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان
إنشاؤه بسيوتا (La Ciotat) بفرنسا .

الابريق "بادئ جهاد" ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان
إنشاؤه بالاسكندرية .

الابريق "أمريكان" ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه
في الولايات المتحدة الأمريكية .

الغولت "التمساح" ويحمل من ١٦ الى ١٨ مدفعا من الظهر، وكان إنشاؤه
بمرسيليا بفرنسا .

أربع سفن نقالة حمولة كل منها ٤٠٠ طن .

فرقاطة وابريق وكوتر من السفن العثمانية التي غنمت في أثناء الحرب السورية .

جولة سفن صغيرة وباحرة سميت "النيل" أصلها من لندن وكانت تسير بالبخار .

(١) ويسمى أيضا "بريجة"

ولما استعمل البخار لتسيير المراكب أصدر محمد علي باشا أوامره الى دار صناعة السفن بإنشاء سفن حربية بحارية، فصنعت عدة بواخر منها "النيل" و"أسيوط" و"رشيد" و"جيلان" وخصصت الثلاثة الأخيرة لحمل البريد وجعلت لها ادارة خاصة سميت "القومبانية المصرية"، وكذلك شيدت في الترسانة عدا السفن الحربية سفن عديدة للنقل جعلت لها ادارة خاصة وتولى رياستها محمد قراقيشن قبودان ثم خلفه محمد راشد بك ثم أوزون أحمد قبودان .

حفلات إنزال السفن الحربية الى البحر :

كانت السفن التي يتم إنشاؤها تقام لها حفلات فخمة ابتهاجا بتزولها الى البحر وكان محمد علي باشا يحضر بنفسه معظم هذه الحفلات تقديرا لها وإعلاء لشأن الأسطول المصري .

وقد قال رفاعة بك رافع في هذا الصدد :

"كان محمد علي يديم النظر في السفن عند صنعائها ويصوّر الغرض منها ، وكلما شارفت الإتمام ازداد فرحا وسرورا ، وإذا نزلت سفينة في البحر لم يتألك نفسه مع ما كان عليه من كمال الهيبة وحفظ ناموس الوقار أن يظهر أماراة السرور ، فلهذا كانت عنده دونانمة ملوكية طبق مرامه وطقمها بالمدافع والعساكر ونظمها على نسق نظام العساكر البرية ، وأنشأ مدرسة بحرية بثغر اسكندرية ليخرج منها من الضباط ما تحتاج اليه هذه الدونانمة ، وترجم العلوم البحرية وصار لها كتب كافية كسائر العلوم الأخرى" .

وهناك ما جاء بالوقائع المصرية^(٢) في وصف إحدى تلك الحفلات :

"إن الغليون ذا الهيئة السنية ، المحلى باسم الاسكندرية ، تعريف إنشاء آلاته البهية ، وعمل أدواته الحربية ، ووصف أبعاده الثلاثية ، قد تقدم ذكره الشائع ،

(١) رفاعة بك رافع الطهطاوى : "مناجج الألباب المصرية في مباحج الآداب العصرية" ص ٢٤٦ .

(٢) "الوقائع المصرية" العدد رقم ٣٤٠ الصادر في يناير سنة ١٨٣٢ (١١ شعبان ١٢٤٧ هـ) .

واندرج في سلك السطور والوقائع ، والمراد ذكره الآن قطع جبال تعلقاته من القطر البرى ، ليطير بأجنحة العنقاء الى العالم البحرى ، وقد وافق هذا غرة شعبان المعظم في الساعة الرابعة من النهار، حيث تجلّت مشاهد الأنوار ، وكان ذلك بحضرة جميع الأمراء والعظماء، وزمرة الصلحاء والعلماء، وقناصل الدول المستأمنين ، وقاطبة الأهلين ، مع جملة أولادهم الكبار ، وعيالهم الصغار ، وكانوا لدى ساحة الترسانة الواسعة الأرجاء، منتشرين كمنجوم السماء، وأما سعادة أفندينا ولى النعم فإنه ركب الفلك بحراً، وهلم جرا . واستصحب بمعيته ، أحد رجال الدولة العلية ، المأمور بتشريف الديار المصرية ، أعنى به مصطفى أفندى نظيف، حتى وضع لدى موضع الترسانة قدمه الشريف، وكان الغليون إذ ذاك قد بادر الى قطع أكثر العلائق ، وودائع الخلائق، بحضور المهندس الذى هو لكل من قضى حاوى ، الخواجه سيريزى الفرنساوى، فتقدّم الموما اليه لدى ساحة مكارم ولى النعم وأشار الى أن هذا هو وقت الدعاء، من زمرة العلماء ، فتقدّموا الى جهة الغليون الراسى كالطود المتين، ولدى دعائهم قال الحاضرون آمين، فتلا حينئذ لسان حال الغليون، عم يتساءلون، ثم نبذ باقى العلائق ، وأنشد بمحضر الخلائق :

لست أخشى عسف الرياح اذا ما
بنت عن ساحلٍ ووسطت بحرا

إستقالة المسيودى سيريزى :

لقى المسيودى سيريزى عقبات شتى في المضى في عمله على رأس ترسانة الاسكندرية ، من ذلك أنه كان قد استعان في بادئ الأمر بجماعة من الصناع الأوربيين للقيام بالأعمال الفنية التى لم يكن المصريون قد حذقوا فيها بعد. وكان إقدامه على إنشاء الترسانة قد أزعج بعض الشركات التجارية الأجنبية التى كانت تجنى الأرباح الوفيرة من وساطتها في التوصية في الخارج على بناء السفن الحربية لمصر، فأخذت تدس الدسائس للمسيودى سيريزى وتثبط العزائم وتذيع اشاعات السوء عن فشل

مشروعه بين العمال الأوروبيين الذين كانوا يتولون رياسة الأقسام الصناعية في الترسانة ويدتربون عليها العمال المصريين ، كما سعت الى تحريضهم على الشغب والعصيان مما أدى الى وقوع الفتن في بعض الورش وأفضى الى الارتباك والخلل في العمل . من ذلك أنه حدث عند الشروع في إنزال السفينة الثانية من منشآت الترسانة الى البحر أن انقطعت حبالها قبل الميعاد بفعل فاعل قصد إتلافها .

غير أن هذه العقبات لم تدخل اليأس الى قلب المسيو دي سيريزي ، بل قابل تلك الدسائس برباطة جأش وإرادة قوية خصوصا لما آتس في محمد علي باشا إهماله الوشيات ، فهدله بذلك سبيل التفرغ الى أعماله والاهتمام بإنجاز المشروعات الجليلة التي عاهد نفسه على تنفيذها من غير توان ولا إهمال .

وقد وفق المسيو دي سيريزي إلى تعليم المصريين تدريجيا الصناعات التي كانت وقفا على الأجانب حتى حذقوها بل ضارعوا الأوروبيين فيها ، فاستطاع محمد علي باشا الاستغناء عن فريق كبير من هؤلاء اللهم إلا فئة صغيرة من المعلمين الفرنسيين قصد ببقائهم في الخدمة الإشراف على كيفية استعمال المواد اللازمة لبناء السفن .

إلا أن دسائس التجار الأوروبيين لم تنقطع بعد انتظام العمل في الترسانة فإنه بعد أن صارت تخرج السفن الحربية وبعد أن استغنت مصر عن ابتياع السفن من الخارج كانت البلاد مع ذلك مضطرة إلى جلب المهمات والأدوات التي تدخل في إنشاءها من الخارج كالأخشاب والحديد والنحاس ، فكان التجار الأوروبيون يغالون في أثمانها ويوردون الأصناف الرديئة منها . على أن محمد علي لم تفتقر عزمته الجبارة عن مغالبة تلك العقبات وتذليلها ومتابعة إنشاء السفن بهمة لا تعرف الكسل ولا الملل ، وألف مجلسا ناط به كل ما يلزم لأعمال السفن وجعل المسيو دي سيريزي رئيسا له .

ولكن التجار الأوروبيين ما لبثوا أن ائتمروا به وما زالوا يخرجونه حتى اضطر
إلى الاستقالة من منصبه واعتزل خدمة الحكومة المصرية وعاد إلى تولون
في ١٩ سبتمبر سنة ١٨٣٥ ، وأقام هناك إلى أن عاجلته المنية في ١٥ ديسمبر
سنة ١٨٦٤ .

على أن أعمال الترسانة سارت بعد استقالة المسيو دي سيريزي في تقدم مستمر
بفضل إدارة مهندسيها المصريين أمثال حسن بك السعران ومحمد بك الراعي من
خريجي البعثات البحرية حتى بلغت العماره الحربية المصرية درجة فاقت بها كثيرا
من أساطيل الدول الأوروبية .

المعسكر البحري للتعليم برأس التين :

أنشأ محمد علي باشا معسكرا لتعليم البحارة من الجنود الأعمال البحرية ليكونوا
بحارة الأسطول وجنوده ، فانتقام من كل المديرات وأعد لأقامتهم وتدريبهم الجهة
الشمالية الشرقية من رأس التين بحيث أوسع عشرة آلاف نفس ، كما أعد لهم مراكبا
فوق البر بصواريه وقلوعه لتعليمهم استعمال الأشعة . ولما تم تدريب البحارة
وزعهم على السفن الحربية فانتظمت طوائف الجنود والبحارة وصار نظامهم
يضارع الأنظمة البحرية في الأساطيل الأوروبية .

كذلك أنشأ محمد علي باشا مستشفى للبحرية في شبه جزيرة رأس التين وأخرى
في الترسانة .

مدرسة بحرية على ظهر البحر :

وإلى جانب المعسكر البحري للتعليم أسس محمد علي باشا مدرسة بحرية لتخريج
الضباط البحريين على ظهر إحدى السفن الحربية الراسية بميناء الاسكندرية . ولما
اتسع نطاقها قسمت المدرسة فرقتين كل واحدة بسفينة ، وكان ناظرها حسن بك
القبرسلي ، ومن مدرسيها القبودان أنطون بونانسي والقبودان كاميلو موسكاتي

ومحمد بك الترحمان ، غير أن القبرسلى كان بطبعه رجعيًا يتردد على كل شىء عصرى حديث وينبى على كل العلوم الحديثة ويقول إنها مخترعات شيطانية . واتفق أن وقعت مشادة عنيفة فى هذا الصدد بينه وبين أمير البحار عثمان نور الدين باشا ، فاغتاز القبرسلى من توبيخ وجهه اليه نور الدين وعزم على الانتقام منه ، فانتهاز فرصة عطلة يوم الجمعة — الموافق ٢٦ أكتوبر سنة ١٨٢٧ — ونزل إلى قاع السفينة المدرسية وأطلق رصاص مستدسه على البراميل المملوءة بالبارود فانفجرت الفرقاطة ونسف هو معها ، فكلف الوالى مصطفى مطوش باشا بإعادة تنظيم المدرسة البحرية غداة هذا الحادث الأليم .

وبعد وفاة حسن بك القبرسلى تولى إدارة المدرسة كنج عثمان بك تحت إشراف مصطفى مطوش باشا ناظر البحرية .

وقد نبغ من هذه المدرسة كثير من الضباط البحريين الذين رفعوا رأس مصر عاليًا فوق ظهير البحار أو تولوا إدارة الشؤون البحرية فى مصر ، نذكر منهم :

- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| خير الدين قبودان . | هدايت محمد قبودان . |
| عبد اللطيف قبودان . | بابا سليم قبودان . |
| أحمد نورى الجوخدار قبودان . | أحمد شاهين قبودان . |
| حسين شيرين قبودان ^(٢) . | خورشيد أبو فصاده قبودان . |
| جعفر مظهر قبودان . | محمد راشد قبودان . |
| حافظ خليل قبودان . | سليم قبودان . |
| حافظ مصطفى قبودان . | مرجان قبودان . |

(١) اسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٤٣ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ج ٣ ص ٤١٨ .

(٢) هو الفريق حسين شيرين باشا الذى تولى فيما بعد وكالة نظارة البحرية فى أوائل عهد الخديو توفيق ، وقد تزوجت بنته من حسين رمزى باشا وأنجبا فؤاد شيرين باشا محافظ القنال واسماعيل شيرين بك وحسين شيرين بك .

- | | |
|-----------------------------|------------------------------|
| برغمه لى أحمد قبودان . | وسيل قبودان . |
| مصطفى الكريدى قبودان . | إبراهيم كره كوز قبودان . |
| حاجو قبودان . | عثمان قاح قبودان . |
| حافظ الشيرازى قبودان . | عثمان البوتى قبودان . |
| بود رملى أحمد خوجه قبودان . | سليم اليرقدار قبودان . |
| عارف قبودان . | مصطفى البلاوجى قبودان . |
| إسماعيل قبودان . | بوغجه أطه لى أمين قبودان . |
| أمين الطويل قبودان . | بوغجه أطه لى سليمان قبودان . |
| بوغجه أطه لى خليل قبودان . | مطوش قبودان . |
| خورشيد قبودان . | |

البعثات البحرية :

لم يكتف محمد على باشا بإنشاء المدرسة البحرية بل كان يختار بعض الضباط البحريين ويرسلهم إلى إيطاليا وفرنسا وإنجلترا فى بعثات علمية لإتمام علومهم بها وممارسة الفنون البحرية على ظهر السفن الحربية الأوروبية .

ففى سنة ١٨٠٩ أرسل عثمان نور الدين بناء على وساطة المسيو يوسف بكى قنصل السويد بمصر فى بعثة علمية إلى ميلانو وبيزا وليفورن بإيطاليا حيث مكث بها نحو خمس سنوات ، ثم انتقل إلى باريس عاصمة فرنسا فأتم فى معاهدها العلوم الحربية والبحرية وتلقى فنون السياسة وإدارة الحكم ولبث بها سنتين عاد على أثرهما إلى مصر فى خلال سنة ١٨١٧ وصار أمير البحار الثالث فى عهد محمد على باشا^(١) .

(١) ذكر الأمير عمر طوسون فى كتابه : "البعثات العلمية فى عهد محمد على" ص ١١ ، أن عثمان نور الدين أرسل إلى فرنسا فى سنة ١٨١٩ وعاد إلى مصر فى ١٨٢٠ ، غير أن الأستاذ جمال الدين الشيال أثبت فى مقالة نشرها فى مجلة "الكتاب" عدد شهر سبتمبر سنة ١٩٤٦ ص ٧٣٢ ، أن عثمان نور الدين سافر فى سنة ١٨٠٩ (لا فى سنة ١٨١٩) إلى إيطاليا ثم إلى فرنسا (لا إلى فرنسا فقط) وعاد إلى مصر بعد =

وفي سنة ١٨١٧ أوفد الوالى فى بعثة علمية إلى فرنسا حسن الاسكندرانى ومحمد شنن ومحمود نامى بمعية المسيو دروفيتى (Drovetti) فنصل فرنسا بمصر وتحت إشرافه^(١).

وما أن قضى الطلبة المصريون عامين كاملين فى الدرس والتحصيل لإتقان اللغة الفرنسية حتى أثرت ثلاثهم التخصص فى العلوم البحرية ، فانخرطوا فى سلك الكلية البحرية الفرنسية بتولون ، وعلى أثر تخرجهم قاموا بثلاث رحلات علمية على سفن فرنسية فتدربوا على قيادتها وزاروا بلاد البرازيل ورأس هورن بأمرىكا الجنوبية وبلاد الترويج والسويد وغيرها من الأقطار والأمصار النائية وعادوا إلى

== ثمانى سنوات أى فى سنة ١٨١٧ (لا بعد سنة واحدة أى فى سنة ١٨٢٠) وعمدته فى تحقيق تلك التواريخ وثيقة معاصرة هى خطاب تاريخه ٢٢ أكتوبر سنة ١٨٣٠ صادر من بزوفى (Pezzoni) إلى ريبوبير (Ribeaupierre) وكلاهما من موظفى القنصلية الروسية فى القاهرة فى عهد محمد على . وفى هذا الخطاب ترجم بزوفى لثمان نور الدين فذكر أنه أحد التلاميذ الذين أرسلهم فى سنة ١٨٠٩ يوسف بكى (Joseph Bokty) فنصل السويد فى القاهرة ليتلقوا العلم فى إيطاليا على نفقة محمد على باشا ، ثم ذكر أنه مكث يطلب العلم فى بيزا نحو خمس سنوات ثم رحل إلى فرنسا ليتم بها تعليمه فلبث بها سنتين وعاد إلى مصر فى أثناء سنة ١٨١٧ ، وهذا الخطاب منشور ضمن الوثائق الروسية التى جمعها رينه قطاوى بك فى كتابه : "حكم محمد على من واقع الوثائق الروسية بمصر" ج ١ ص ٣٨٧ .

(١) نقل الأمير عمر طوسون فى مؤلفه : "البعثات العلمية فى عهد محمد على" ص ٣٧ وكذلك عبد الرحمن الرافعى بك فى الجزء الثالث من كتابه : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ٤٥٧ عن المسيو جومار (Jomard) فى الرسالة التى نشرها بالمجلة الآسيوية (La Revue Asiatique) عدد أغسطس سنة ١٨٢٨ ص ١٠٩ ، أممها أعضاء البعثة التى أرسلها محمد على باشا إلى بريست بفرنسا فى شهر يولية سنة ١٨٢٦ فذكروا ضمن الطلبة الذين تخصصوا فى الملاحة والفنون البحرية : حسن الاسكندرانى ومحمد شنن ومحمود نامى . غير أن الواقع أن حسن الاسكندرانى وزميليه سافروا إلى تولون (لا إلى بريست) فى سنة ١٨١٧ (لا فى سنة ١٨٢٦) تحت إشراف المسيو دروفيتى (لا تحت إشراف المسيو جومار) وعادوا من فرنسا فى أوائل سنة ١٨٢٥ (لا فى سنة ١٨٣١) ؟ ونحننا فى تحقيق هذه التواريخ أن حسن الاسكندرانى اشترك فى موقعة نافارين فى يوم ٢٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧ وكان يقود الفرقاطة "الإحسانية" التى غرقت هناك ، كما اشتبك فى خلال هذه المدة مع القائد اليونانى مياوليس (Miaulis) وأسر غوليا يونانيا اقتاده إلى الاسكندرية وخلع عليه محمد على باشا فى سنى ١٨٢٦ و ١٨٣٠ خلعيتين عظيمتين تقديرا لما آذاه للأسطول المصرى من جليسل الخدماء ، وما كان شئ من ذلك ممكنا لو كان الاسكندرانى فى هذا الوقت يتلقى الدروس بعد فى معاهد فرنسا !

مصر في أوائل سنة ١٨٢٥^(١)، وقد صار حسن الاسكندراني أميراً من أمراء البحار، وتبوأ محمد شنن وكالة العمارة المصرية، وتولى محمود نامى قيادة الغليون "الاسكندرية" وعين ناظراً للسالية سنة ١٨٥٩ .

وفي سنة ١٨٢٨ أرسل محمد على باشا إلى فرنسا ستة تلاميذ لتعلم الإنشاءات البحرية بثغر تولون وهم : محمد أنيس وحسن السعران ومحمد الراعى وعيسوى جاد ومحمد يحيى الذين عادوا في أواخر سنة ١٨٣٠ في حين بقى زميلهم عارف افندى بعدهم خمس سنوات ورجع في أوائل سنة ١٨٣٦ .

وفي سنة ١٨٣٠ أرسل محمد على باشا إلى فرنسا تلميذين تخصصوا في صناعة إنشاء السفن وهما : حسن البغدادي وعلى البيزاوى وعادا إلى مصر في منتصف سنة ١٨٣٢ ، كما أرسل الولى في السنة نفسها إلى إنجلترا أربعة تلاميذ تخصصوا في الفنون البحرية وهم : عبد الكريم افندى وعبد الحميد الديار بكلى افندى ويوسف آكاه افندى ويوسف عبادى افندى ، وعلى أثر عودتهم إلى مصر وزعوا على السفن الحربية المصرية .

وأخيراً أرسل محمد راغب أفندى إلى إنجلترا للتخصص في صناعة بناء السفن^(٣) .

ترجمة المؤلفات العلمية البحرية :

على أثر عودة الطلبة المصريين من البعثات العلمية اختار محمد على باشا نخبة منهم كلفهم بترجمة المؤلفات العلمية البحرية الأجنبية فتوفروا على هذا العمل وأدوه على الوجه الأكمل ، فترجم عثمان نور الدين كتاب "القواعد البحرية" وكتاب "السياسة البحرية" ، وترجم حسن الاسكندراني ومحمود نامى كتابا في "فن الحرب البحرية" ،

(١) بنت بطوطة : «صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد على باشا» ص ٥ — ٤١ .

(٢) هوجة الداماد أحمد بك نامى رئيس حكومة سوريا سابقا .

(٣) الأمير عمر طوسون : "البعثات العلمية في عهد محمد على" ص ١١ و ٣٧ و ٣٨ و ٥٤ و ٥٥ .

و ١٠٠ و ١٠١ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ٤١٩

و ٤٥٧ و ٤٦١ .

وترجم عبد الحميد الديار بكرلى مؤلفا فى "مقياس السفن"، ونقل محمد شبن "قانون البحرية" إلى اللغة العربية، وترجم أحمد خليل أفندى المهندس "قانون البحرية" وكتابا فى "الطوبىجية البحرية"^(١).

النظام على ظهر السفن المصرية :

كان بحارة الأسطول المصرى يجندون من الشبان الذين تتراوح أعمارهم بين ١٨ و ٢٤ سنة ، وكان يقسم مجموعهم أورطا كل أورطة منها تضم ١١٠٠ رجل ، ثم توزع هذه الأورط على أربع سفن قديمة من نوع القرويت ، كانت ترسو فى ميناء الاسكندرية ويستعملها الجنود سكنا لهم .

وكان التعليم النظرى للجنود مقتبسا من نظام البحرية الفرنسية ، بحيث يكون كل جندى صالحا لجميع الخدمات على ظهر السفن المختلفة ، فـيجيد إطلاق البندقية والمدفع ويلم بدقائق السفينة كلها ، وينتهى تعليمه بعد ما يقضى ثمانية أشهر فى مران قاس طويل .

ولم تكن حياة البحار على ظهر السفينة الحربية المصرية تختلف كثيرا عنها فى السفن الحربية الأوروبية ، فقد كان البحارة يبدأون يومهم بالنداء بتأدية صلاة الفجر وكانت صلاة جامعة يؤدونها على ظهر السفينة ، ثم يشرعون فى القيام بأعمال النظافة التى تقضى بها التعليمات ، وهى تنظيف السفينة تنظيفا دقيقا جدا من الداخل ومن الخارج فى جوانبها الأربعة : المقدم والمؤخر واليمين واليسار .

وكان يلى ذلك التدريب على الأسلحة واستعمال البنادق وإعداد بطاريات المدافع وإطلاقها ، والتمرن على استعمال السلاح الأبيض وعلى القيام بأعمال الاشارات ووضع بيان بالعقوبات المتوقعة على بعض البحارة والاجازات الممنوحة لغيرهم عند ما تكون السفينة راسية فى المرفأ .

(١) محمد عبدالقادر حمزة : "الأسطول المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير" (جريدة "البلاغ" عدد ٧ نوفمبر سنة ١٩٣٨) ، واسماعيل مرهناك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٤٧ -

وكان البحارة يلبسون ملابس مماثلة للملابس عساكر الجيش ، وتتألف بزتهم من شروال وسترة من القطن الأبيض السميك ، لها طوق ملون وهلب من الجوخ في الظهر وطربوش مغربي وحذاء ذى نعلين من الجلد وكبود صغير من الجوخ ، ونوع من الثياب لا تنفذ إليها المياه يلبسونها وهم في عرض البحر وفي أثناء هياجه . وكان يتألف طعام البحارة من حساء وأرز وفول وعدس ولحم ضأن ، يضاف إليها مقدار غير قليل من البقصات المصنوع في رشيد عندما تكون السفينة في عرض البحر ، وجرايات مضاعفة من السكر والبن لمن يقوم بأعمال الحراسة والسهر .

وكان على حراس الليل أن يكرروا في فترات منتظمة صياحا أو نداءات تشبه نداء جنود السهر في البحرية الفرنسية حتى لا تستولى عليهم الغفلة أو يتمكن منهم الإهمال ، فضلا عن مراقبة المفتشين^(١) لهم .

وكانت خدمة الليل تؤدي في نوبتين للحراسة بقيادة كبار الضباط ، فيتولى القبودان نفسه نوبة الحراسة الأولى مع مساعدة أحد الملازمين أو العلمدارية ، ويتولى القبودان الثاني النوبة التالية مع ملازمين آخرين ، كل منهما بدوره ، وكان ضباط الخدمة يتولون كتابة دفتر ظهر السفينة ومخفر الحراسة ويوقعون عليهما ويراجعهما القبودان نفسه ، وكانت شعلة النار أو إرشادات الليل موضوعة لأغراض خاصة . وقد انفردت البحرية المصرية بميزة خاصة هي خدمة الإضاءة ، إذ زوّدت كل سفينة بقناديل وبفرقة من الإخصائيين في إضاءتها ، وقد تولى مجلس البحرية الأعلى تنظيم وسائل الإضاءة بدقة وإحكام نالا إعجاب الأجانب وتقديرهم .

وقد أشار الأميرال دوران فييل الى هذا النظام المستحدث فقال : ” إن نظام الإضاءة يمكن أن يعتبر شيئا جديدا آخر أدخل في البحرية المصرية ، فقد كان يعهد بهذه الإضاءة الى فرقة ، عملها الوحيد صيانة جميع المصابيح والفوانيس والقناديل ونقلها وتخصيص كمية من الوقود للإضاءة على ظهر السفينة الأسفل “ .

(١) ابتدع هذا النظام في نحو سنة ١٨٤٢ عندما تولى حسن الإسكندرانى باشا مقاليد نظارة البحرية .

هذا وقد كان النظام العسكرى على ظهر السفن المصرية قاسيا جدا ، وكانت عقوبة الجلد من بين أنواع العقوبات الواردة فى قانون النظام البحرى ، وكان توقيع (١) كانت عقوبة الجلد مستعملة أيضا فى الاسطول البريطانى فى ذلك العصر وكان الانجليز يسمونها "القط ذو الذبول العشرة" .

وقد بقيت العقوبة البدنية مستعملة فى الجيش المصرى حتى أمر حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق بإلغائها فى شهر أغسطس سنة ١٩٤٧ ، وتنفيذا لتلك الفتنة الملكية الكريمة أرسل كبير الياوران إلى وزير الدفاع الوطنى الكتاب التالى :

"أشرف بإبلاغ معاليكم أنه لما كان جزاء العقاب البدنى (أى الجلد) أصبح لا أثر له اليوم فى جيوش الأمم المتقدمة لأنه يتنافى مع مبادئ الإنسانية ، وكان يتخذ وسيلة فى البلاد المحتلة لإذلال نفس الجندى الوطنى وقتل روحه المعنوية وشعوره بالكرامة ، وإن بقاء هذه العقوبة سارية فى جيش جلالة الملك الذى أخذ أهنبه ليتبوأ مكانه بين جيوش العالم المتحضر لوصمة كبيرة . كما أن صدور قانون التجنيد الإجبارى سترتب عليه تجنيد الطبقات المثقفة من الشباب التى تنظر للعقوبة البدنية بعين المقت . وتعتبر مجزأة النص عليها بقوانين الجيش عملا لا يتفق مع نهضة الجيش الحديثة .

"فقد تعطف مولانا حضرة صاحب الجلالة الملك المعظم قائد الجيش الأعلى وأصدر أمره السامى الكريم بإلغاء العقاب البدنى من بين الجزاءات المنصوص عليها بقانون الأحكام العسكرية وقوانين الجيش المعمول بها الآن ، كما أمر جلالاته بنشر ذلك على جميع الجنود فى أنحاء المملكة" .

والم منظور أن يوافق البرلمان قريبا على مشروع قانون بهذا المعنى .

وبهذه المناسبة نقول إنه فى شهر نوفمبر سنة ١٩٤٧ ناقش مجلس العموم الأسترالى مسألة إلغاء عقوبة الجلد . فدافعت الحكومة الأسترالية عنها وكتب مقبش عام السجون هناك مقالا حادا فيه هذه العقوبة جاء فيه : " لا حظت طوال السنين سنة الماضية أن كل رجل جلد قد تحسنت صحته وزاد وزنه ، كما لا حظت أن صعوبة العقوبة ليست فى عملية الجلد بل فيما يسبقها من تور الأعصاب فى أثناء ربط الشخص على عمود الجلد وفى أثناء تلاوة الحكم ثم فى انتظاره الجلدة الأولى . وأستطيع أن أقول أن عقوبة الجلد هى أنجع عقوبة ليجرمين الأشقياء الذين اعتادوا إقتراف الجرائم كما أنها العقوبة الملائمة لمن ارتكبوا الجرائم الجنسية والأخلاقية . والشخص الذى يبيع انسانيته فى جريمة من هذا النوع لا يصح أن يعترض على عقوبة الجلد فيدعى أنها منافية للإنسانية" .

على أن علماء القانون وعلماء الاجتماع يقولون إنه ليس المقصود بالعقاب تعذيب الجانى والتكيل به ، بل المقصود به إصلاحه وتهذيبه وتغييره من الجريمة . وعقوبة الجلد لا تؤدي إلى هذا بل هى تشعر الجانى أنه فقد كرامته وانسانيته إذا جلد بالسباط كما يجلد الحيوان البهي وهو لهذا يزداد سخطا على المجتمع وعلى الحياة .

الجزاءات والعقوبات موكولا الى مجالس عديدة هي : مجالس السفن ، ومجالس الفرق ، ومجالس الأسطول ، ومجالس نظارة البحرية .

ومن أمثلة الأحكام الرادعة التي أصدرتها تلك المجالس حكم صدر في سنة ١٨٣١ من مجلس عسكرى عال قضى بإعدام قومندان اندفع بسفينته في بوغاز ميناء الاسكندرية دون أن يستعين بالبوغازجى أى بالدليل كما كانت تقضى به التعليمات ، فخطم سفينته على الصخور ، وعلى الرغم من المساعى التي بذلت لدى محمد على باشا . للفقو عنه ، فقد نفذ الحكم في القبودان فكانت عبرة لغيره حالت دون وقوع مثل هذه الحوادث في المستقبل .

إصلاح ميناء الاسكندرية وتوسيعه :

بذل محمد على باشا جهدا كبيرا في توسيع ميناء الاسكندرية وتعميقه ، واستحضر لهذا الغرض الكراكات من أوروبا حتى صارت السفن ترسو عند الأرصفة بعد أن كانت ترسو بعيدة عن الشاطئ . وأذن للسفن الأوروبية التجارية والحربية في الدخول في المرفأ بعد أن كان غير مباح لها منذ عهد المالك أن ترسو إلا في الميناء الشرقى ، فأخذت السفن الأجنبية تفد على الاسكندرية مما أدى الى اتساع حركة التجارة .

ولم تكن المراكب الكبيرة التجارية والحربية تستطيع دخول الميناء الغربى ، المخصص الآن لاستقبال جميع أنواع البواخر والبوارج ، بل كان دخولها مقصورا على الميناء الشرقى ، ومع ذلك كان هذا الدخول محفوفا بأخطار جمة ، منها وجود بعض الصخور في نواح عديدة وتسلط الرياح الشرقية والشمالية على هذا القسم من الميناء وقلة عمق مياهه ، ولهذا ازدادت حوادث غرق البواخر وخاصة في فصل الشتاء ، فكان أكثرها يضطر الى البقاء خارج الميناء على أن تتولى المراكب والزوارق الشراعية . نقل البضائع والأفراد الى الشاطئ .

فرأى محمد على إتماما لهذه المشروعات الجلية توسيع الميناء الغربى وجعله صالحا لدخول مختلف أنواع السفن ، فأحضر له الكراكات من الخارج وأشرف بنفسه على العمل ، فتم التوسيع والتعميق فى مدّة قصيرة ، وخاصة القسم الواقع أمام أحواض الترسانة الجديدة ، ليسهل بناء السفن الحربية وإنزالها ، وجعل للميناء إدارة خاصة سميت فى ذلك الوقت "إدارة ليمان رئيس" أسندت رياستها الى ضابط يدعى بوجبه اطه لى جاويش وهو أول رئيس لميناء الاسكندرية .

وفى سنة ١٨٤٤ أنشأ محمد على فى الميناء حوضا لترميم السفن على يد موجيل بك ومظهر باشا وبهجت باشا كما أنشأ رصيفا للشحن فى المرفأ .

وأخيرا شيد مظهر باشا فناء الاسكندرية على شبه جزيرة رأس التين ، لإرشاد السفن القادمة إلى الميناء والخارجة منه ، وتعدّ هذه المنارة من أجل أعمال العمران التى تمت فى عصر محمد على .

آراء الأجانب فى البحرية المصرية :

رأى الماريسال مارمون (Maréchal Marmont) :

زار المارشال مارمون نगर الاسكندرية فى خلال سنة ١٨٣٤ وكتب يقول :

"زرت الترسانة والأسطول وكنت شديد اللفتة لزيارة هذه المنشآت المدهشة التى لم يكن يتصوّر العقل تأسيسها . وفى سنة ١٨٢٨ لم يكن بالاسكندرية إلا ساحل قفر ، ولكن هذا الساحل أصبح فى سنة ١٨٣٤ يحوى ترسانة كاملة بنيت على مساحة واسعة وأحواض للسفن ومخازن ومعامل ومصانع من كل نوع ، ومما استوقف نظرى ورشة الحبال التى يبلغ طولها ١٠٤٠ قدما أى فى طول ورشة الحبال بغير تولون ، وقد شاهدت فى الترسانة عمالا يعملون فى مختلف معاملها ولهم مهارة فى كل ما يعهد اليهم من الأعمال البحرية وهم جميعا من المصريين ، ويسود بينهم

النظام والعمل والنشاط ، وهذه الترسانة التي لم يعض على إنشائها أكثر من ست سنوات قد صنع فيها عشر بوارج كل واحدة منها مزودة بمائة مدفع ، وقد تم تسليح سبع منها تمخر الآن عباب البحار ، أما الثلاث الأخرى فلا تزال في الحوض على وشك نزولها إلى البحر ، هذا فضلا عن السفن التي من نوع الفرقاطة والقرويت والابريق مما جعل عدد الأسطول يزيد على ثلاثين سفينة حربية ، وقد تمت هذه المنشآت ووصلت البحرية المصرية إلى هذه النتائج المدهشة في ذلك الزمن القصير في بلاد ليس فيها أخشاب ولا حديد ولا نحاس ولم يكن فيها عمال ولا بحارة ولا ضباط مدربون ، أى أنها كانت مفتقرة إلى كل العناصر اللازمة لإنشاء أسطول ، وهذه همة لا نظير لها في التاريخ ، والفضل في هذا العمل الجليل راجع إلى كفاية المسيو دى سيريزى وإلى عزيمة محمد على باشا الحديدية التي تغلبت على كل الصعاب . وقد كان العمل يتولاه الرجال الفنيون ، ولكن محمد على كان يقضى أياما بأكملها وسط العمال ، فكان حضوره يبعث في نفوسهم روح النشاط والهمة ويذل العقبات التي تعترض العمل ويحمل كل واحد من العمال على بذل كل ما في طاقته من المجهود . هذا وإن العربى — يريد المصرى — له حظ عظيم من المقدرة على التقليد تبلغ درجة النبوغ وهو متصف بالاستقامة والنشاط والغيرة مع المرونة والطاعة ، وبهذه الصفات يمكن الوصول إلى تحقيق كل ما يريده الإنسان . وبفضل هذه المزايا صار العمال الذين خرجوا من صفوف الفلاحين اخصائيين في الفروع والفنون التي توفروا عليها كل فيما خصص له .

” ولم يقتصر الأمر على تدريبهم على أعمال القلافة والتجارين والحذادين ، بل تخصص منهم كثيرون لأعمال بلغت غاية الدقة ، فنجحوا في صنع آلات البحرية كالوصلات والنظارات .

” وقد شاهدت بنفسى المعامل التي تصنع فيها هذه الآلات والعمال الذين يصنعونها ، ورأيت الإتقان في صنعها ، والعمال الفنيون الذين يصنعونها لم تمض عليهم

سنتان في التمرن على تلك الأعمال . ومن الحق أن يقال إنه لا ينتظر الوصول إلى هذه النتيجة بمثل هذه السرعة من عمال أوروبيين يؤخذون من صفوف الفلاحين مهما كانت الأمة التي يختارون منها .

”وقد نزلت إلى الميناء لزيارة البوارج المصرية الراسية بها وكان عددها سبعا وقد عادت حديثا من جولة فوق ظهر البحار على سواحل آسيا (سوريا والأناضول) حيث قضت ستة أشهر ، وكل بارجة منها مسلحة بمائة مدفع ومدافعها كلها من عيار واحد وقذائفها من حجم واحد ، ولا شك أن وحدة العيار لها فائدة كبرى عندما تستبك البوارج في قتال . ومن المدهش أن هذه الميزة السهلة في ذاتها لم تلتفت لها الدول البحرية الكبرى وأن ابتكارها يجيء على يد دولة حديثة تبدأ عهدا بالحضارة^(١) ... “ .

رأى كلوت بك (Clot Bey) :

وهذه شهادة كلوت بك :

”مما لا ريب فيه أن إيجاد ترسانة وإنشاء أسطول على هذا الوجه من السرعة لما يقضى بالإعجاب ويدل على قوة العبقريّة ، فقد كان شاطئ البحر بالإسكندرية كالصحراء الجذباء خالية من كل أثر لمخلوق ، فلم تمض سنوات أربع حتى عمر بترسانة كاملة الأدوات مستجمعة لشتات الوازم والتجهيزات ، فن قواعد منحدرّة لإنشاء السفن عليها وإزالتها إلى البحر ، إلى ورش ومخازن ومصنع للحبال تمتد مبانيه طولا ألفا وأربعين قدما ، أى كطول مصنع الحبال بشفر تولون ، وأنشئت في خلال تلك المدة عمارة مؤلفة من ثلاثين سفينة سلحت وجهزت بالعدد والرجال وجربت للزفة الأولى من إنشائها في مطاردة أحد الأساطيل العثمانية .

”وماهى إلا فترة قصيرة من الزمن حتى أدهشت البحرية المصرية أساطين علم البحر وثقافته ، سواء بدقّة حركات السفن وضبطها أم بدرية البحارة وحسن

(١) مارمون : ”رحلة الماريشال مارمون“ ج ٣ ص ١٧١ و ١٧٣ و ١٧٨ -

قيامهم بالأعمال المنوطة بهم ، وقد أصبح المصريون وهم شعب منطور على الامتثال ومحامد الخصال كأنهم خلقوا لممارسة البحر ، وبالنظر إلى سكانهم شواطئ النيل وهو النهر الذى بلغ من السعة فى نظرهم ما دعاهم إلى تسميته بالبحر كانوا من أقدر الناس على السباحة وأميلهم الى معاناة فنون الملاحة ، ومن المناقب التى توافرت فيهم تأثرهم الشديد بعوامل المناظرة والمنافسة وحبهم ألا يحرز قصب السبق سواهم ، ومعلوم أن نغر الاسكندرية تتردد عليه زائرة سفن كثيرة تحقق عليها أعلام دول مختلفة ، فكان منظر هذه السفن يبعث فى نفوس الشبان المنتظمين منهم فى سلك البحرية روح الغيرة والحماة ، ويستفزهم الى الرغبة فى إطلاع الخبيرين الفنيين على ما حذقوه من الحركات والمناورات ، ونما بذلك فى نفوسهم إحساس الشمع وتنبه الشعور بالكرامة ، فكانت هذه المظاهرة من أقوى العوامل على تنافسهم فى إحراز أوفر قسط من العلوم والفنون . ويؤخذ من آراء الاخصائيين بحالة البحرية المصرية أن الفرق بينها وبين بحرية الآستانة كالفرق بين جيوش محمد على البرية وجيوش الباب العالي .

”وامتازت بحرية محمد على لأول وهلة بالنفوق فى شبه جزيرة المورة ، وكان من دلائل نفوقها العظيم أن الحزاقات اليونانية التى طالما هلعت لمراها قلوب أهل الآستانة وقبعت بسببها أساطيلهم لم تخش بأسها السفن المصرية التى كان يتولى أمرها فى ذلك العهد قائد فرنسى هو الميسيو لوتلييه (Le Tellier) ولقد شرف الأسطول المصرى الحديد مصر ورفع ذكراها فى أثناء حملة الشام ، إذ قامت سفنه بمراقبة سواحل سوريا ومنعت الأتراك من النزول إليها ، وقبضت على بعض السفن العثمانية ، وساعدت المصريين على حصار عكا ، واقتفت أثر الدونامة العثمانية التى كانت أكثر منها عددا وأوفر مددا ، حتى حصرتها فى ميناء مرمريس ثم دفعها أمامها حتى مضى الدردنيل ، وقد أوشكت أن تحتازه لولا تدخل الدول الأوروبية التى حالت دون تحقيق هذه البغية مدفوعة بما هو معروف من عوامل السياسة .

”... وإن العمال المصريين هم الذين كانوا ينجزون أعمال إنشاء السفن وقد أظهروا فيها من الأهلية والدراية ما يوجب الدهشة، وكان عدد من يشتغل منهم بالترسانة يتراوح بين ستة آلاف عامل وثمانية آلاف، أما العمال الأتراك فلم يبد منهم ما يستوجب ارتياح المسيودي سيريزي ورضاه عنهم، لأنهم كانوا من الزهو بنفوسهم والتزوع إلى العصيان والتمرد مما يحول دون صلاحهم لإجادة ما يناط بهم من الأعمال، فكانوا من هذا الوجه على نقبض المصريين الذين كانوا يدركون بسهولة سر المهنة مما كان ينجز أمامهم من الأعمال، ويتفهمون دقائقها بما عهد فيهم من الذكاء ودماثة الأخلاق والامتثال للرؤساء، هذا فضلا عن أنهم فطروا على تفهم ما غم عليهم فهمه على تحكيم النظر أكثر منه على الذكاء والعقل حتى أن الرسم البسيط يرشدتهم إلى فهم حقائق الأشياء بجذد النظر إليه قبل إمعان الفكر والروية فيه، إلا أن المصرى مع هذا سريع النسيان لما يتعلمه فضلا عن أنه إذا بلغ من التعليم درجة ما، لا يرغب في تجاوزها إلى ما بعدها، وهذا النقص يحول بلا ريب دون سعيه إلى الكمال.

”هذا والمصريون أميل إلى مزاولة الصناعات التى أساسها تقليد الأشكال والنماذج الثابتة، ومن ثم تراهم يجيدون صناعة البكر وقماش الأشرطة والحبال والبراميل والتجارة الدقيقة ويحسنون ثقب الثقوب وقلفطة المراكب، وإنما لا يمكن الاعتماد عليهم فيها إذا مست الحاجة إلى تغيير الأحجام واستنباط أشكال تخالف ما عهدوه عليه من المثل كما يتفق أحيانا فى مصانع الآلات والحداثة والسبك ما لم يراقبهم فى أثناء أدائهم إياها الرؤساء الأوروبيون، فإنهم فى هذه الحالة يقومون بما هو مطلوب منهم على خير ما يرام.”

”وترسانة الاسكندرية، التى يصنع فيها كل شئ بأيدى المصريين، تناظر جميع ترسانات العالم وهى دليل ناطق على مبلغ ما يمكن الاستفادة به من العمال المصريين،

ويقيني أن عامة الشعب في أوروبا لا يستطيعون أن يؤدوا من جلائل الأعمال ما يؤديه العمال المصريون في مثل الوقت القصير الذي يقومون بها فيه ^(١) ... “ .

رأى الكولونيل روشفورسكوت (Rochfort Scott) :

وقد قال الكولونيل روشفورسكوت :

”إن البحارة المصريين فتیان أشداء يتدربون على إطلاق البنادق واستعمال الخنجر والخطاف ، طعامهم جيد وكساؤهم حسن وتبدو عليهم دلائل الصحة التامة ويتجلى فيهم الرضاء والارتياح إلى حظهم . والأوروبي الذي يزور سفينة من سفن الأسطول المصرى بعد سياحة في أنحاء القطر المصرى لا يستطيع أن يدعى أن الفلاحين الذين يلزمون بالانخراط في سلك البحرية تعساء وجديرون بالثناء والشفقة ^(٢) “ .

رأى المسيو دى كرجيست (De Kergrist) :

وكتب المسيو دى كرجيست قومندان الفرقاطة الفرنسية ” كونستانس “ (Constance) إلى القائد العام للأسطول الفرنسى في شرق البحر الأبيض المتوسط فقال :

”إن ضباط الأسطول المصرى يتقاضون راتباً يعادل راتبنا ، أما راتب البحارة فأقل من راتب بحارتنا ، ولكن طعامهم جيد وملابسهم متجانسة وسفنهم مجهزة بأحسن المعدات ونظامها يشابه النظام الفرنسى وقباطتهم الشبان الذين يتولون قيادة المراكب يجيدون المناورة بها “ .

(١) كلوت بك : ”لحة عامة الى مصر“ ج ٢ ص ٢٤٦ .

(٢) روشفورسكوت : ”سياحات في مصر في كانديا“ .

(٣) الأميرال دوران فيل : ”حملات محمد على وإبراهيم البحرية“ ج ٢ ص ٤١ و ٤٣ .

رأى القومندان أوبرى بايول (Aubry Bailleul) :

وكتب القومندان أوبرى بايول قائد القرويت الفرنسى "سوربريز" (Surprise) بعد أن شاهد وحدات الأسطول المصرى فى أوائل شهر يوليه سنة ١٨٣٦ فى الإسكندرية فقال :

"لاحظت تحسينات محسوسة فى نظام السفن التى زرتها ورأيت عناية بنظافتها فى الداخل ، مما يدل على أنها ستكون عما قريب معادلة لما يرى فى الأساطيل الأخرى إن لم تتفوق عليها ، فبطاريات المدافع بنوع خاص لاحظت بشكل فاجر وأعدت إعدادا حسنا للقتال^(١)" .

رأى القومندان بروا (Commandant Bruat) :

وشهد القومندان بروا قائد السفينة الفرنسية "كويديك" (Le Couédic) تمرينات البحارة المصريين فلاحظ "أنهم على جانب عظيم من المهارة والجرأة^(١)" .

رأى المسيو كوشليه (Cochelet) :

وفى أول مارس سنة ١٨٤٠ أرسل المسيو كوشليه قنصل فرنسا العام بمصر الى الحكومة الفرنسية تقريرا عن الأسطول المصرى لاحظ عليه "مظهره الفخم المهيّب" . ثم زاد فقال : "إن أسطولا كهذا إذا أُلقيت مقاليدته الى قواد ممتازين استطاع أن يقف فى وجه قوات بحرية عظيمة ويقاومها^(٣)" .

رأى الأميرال لالاند (Amiral Lalande) :

وفى شهر يوليه سنة ١٨٤٠ أرسل الأميرال لالاند قائد الأسطول الفرنسى فى شرق البحر الأبيض المتوسط تقريرا الى وزارة البحرية الفرنسية ضمنه ملاحظاته

(١) الأميرال دوران فيل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ١٥٨ .

(٢) الأميرال دوران فيل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ١٥٦ .

(٣) الأميرال دوران فيل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ٢٠٨ .

على وحدات الأسطول المصرى وقوّاده وبجارته فقال : ” إن القباطنة ينهضون بواجبهم جيدا على الرغم من صغر سنهم ، والبحارة متعودون على ركوب البحر ومدربون على الملاحة ، وقد وضعت لهم جداول يحرسون على اتباعها بكل دقة ويقومون بمناوراتهم على الوجه الأكمل ويتمتزون على القتال تمرينا متواصلا ، وإذا عهدت بقيادة السفن الى قواد حازمين فإنه يمكن التكهن بأن تلك الوحدات تلبى أول دعوة للقتال “ ثم ختم تقريره بقوله : ” والخلاصة أنى أعتقد بأن السفن المصرية بحالتها الراهنة تستطيع أن تنازل أية قوة بحرية معادلة لها أو أن تبدى على الأقل مقاومة جديّة لأية قوة أوروبية ^(١) “ .

رأى القنصل فتوتزى (Fantozzi) :

ولاحظ القنصل فتوتزى على البحارة المصريين أنه ” تلوح عليهم أمارات الذكاء ويسدون اهتماما جديا بصناعاتهم ، وعلى كل حال فإن نظامهم وطاعتهم له يوجبان الإعجاب “ ^(٢) .

الأسطول التجارى المصرى :

الى جانب الأسطول الحربى وجه محمد على عنايته أيضا الى الأسطول التجارى ، لأنه رأى بثاقب نظره أن الدول التى تملك المراكب الحربية والتجارية العديدة هى التى تروج تجارتها وتزداد رفعتها وينعم أهلها ، فأمر بإعداد بعض السفن التجارية لتكون واسطة بين الموانئ المصرية والموانئ الأجنبية ، فأعدت ترسانة الإسكندرية بعض السفن لتسيير سيرها منتظما بين الإسكندرية والآستانة .

(١) الأميرال دوران فييل : ” حملات محمد على وإبراهيم البحرية “ ج ٢ ص ٢٠٨ .

(٢) الأميرال دوران فييل : ” حملات محمد على وإبراهيم البحرية “ ج ١ ص ٤٥٥ .

ديوان البحر :

كان الحكم في عصر محمد علي باشا حكما مطلقا مركزا في يد الوالى الذى لا قيد لسلطته سوى ما كان للباب العالى من حقوق، وكان الوالى مستقلا في إدارته يقوم بفرض الضرائب وبإنجاز الأعمال العامة وبسن التشريعات .

ومنذ سنة ١٨٠٥ بادر محمد علي باشا الى إنشاء مجلس سمي "ديوان الوالى" عاونه في إدارة البلاد ، فكانت مهمته تنحصر في إبداء الرأى في المسائل التى تعرض عليه ، ثم يصدر الوالى أمره فيها باعتباره مصدر جميع السلطات ، وكان اختصاص المجلس شاملا للمسائل التشريعية والقضائية والتنفيذية .

ولما تعددت الأعمال قسم "ديوان الوالى" الى دواوين مختلفة اختص كل منها بعمل معين تحت إشراف رئيس الديوان العالى ، وفي سنة ١٨٣٨ وُضع لهذه الدواوين نظام جديد فوزعت أعمالها على سبعة دواوين ، عرفت باسم "دواوين العموم" يرأس كل منها مأمور تحت رياسة كتحدا بك (وهو بمثابة رئيس مجلس الوزراء اليوم) .

وقد حصر "قانون السياسة نامه" السلطة التنفيذية في الدواوين السبعة الآتية :
الديوان العالى ، وديوان الإيرادات ، وديوان الجهادية ، وديوان البحر ، وديوان المدارس ، وديوان الأمور الإفرنجية والتجارة المصرية ، وديوان القابريقات .

وأول من تولى "ديوان البحر" الحاج عمر ، ثم خلفه مصطفى مطوش باشا في ٧ يونيه سنة ١٨٢٥ ، ثم حسن باشا الإسكندراني (قبل ١٠ سبتمبر سنة ١٨٤٤) .^(١)

أمير البحار الثالث عثمان نور الدين :

ولد عثمان نور الدين بجزيرة مدلى (Mitylène) حوالى سنة ١٧٩٤ ، ثم انتقل مع أسرته الى مصر حيث استقر به النوى ودخل أبوه في خدمة محمد علي باشا الذى

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد علي باشا" ج ٢ ص ٣١٧ وج ٣ المجلد الأول ص ١١ .

عينه فزاشا أو سهايا في أحد قصوره ، فعرف الابن باسم ”عثمان سقه باشى زاده.“
أى عثمان ابن الباش سقا .

غير أنه سرعان ما أبصر الوالى فى عثمان دهاء وذكاء نادرين ، فأرسله على نفقته الخاصة فى سنة ١٨٠٩ — بناء على طلب الميسو يوسف بكتى (Joseph Bokty) قنصل السويد فى مصر — فى بعثة علمية الى ميلانو ويزا وليفورن بايطاليا حيث مكث بها نحو خمس سنوات ، ثم انتقل الى باريس عاصمة فرنسا فأتّم فى معاهدها العلوم الحربية والبحرية وتلقى فنون السياسة وإدارة الحكم ولبث بها سنتين عاد على أثرهما الى مصر فى سنة ١٨١٧ وهو يجيد من اللغات التركية والعربية والايطالية والفرنسية ويلم بحظ لا بأس به من الانجليزية .

وما ان قفل عثمان راجعا الى مصر حتى عين كاشفا فى حرس محمد على باشا الحربى ثم عهد اليه تنظيم مكتبة قصر ابراهيم باشا ببولاى الى أن نيّط به فى خلال سنتي ١٨٢٠ و ١٨٢١ أمر بتدريس علم الهندسة واللغة الفرنسية الى بعض التلامذة المصريين ، فكان هذا نواة مدرسة بولاى أولى المدارس النظامية التى أنشئت فى مصر فى عصر محمد على تنفيذًا لاقتراح عثمان نور الدين الذى تولى نظارتها والإشراف عليها .

وكان النشاط على أتمه حينذاك لتكوين الجيش وتدريب الجنود على النظم الأوروبية الحديثة ، فقام عثمان نور الدين بترجمة المؤلفات الحربية المختلفة من اللغة الفرنسية الى اللغة التركية ، منها كتاب ”القواعد البحرية“ و ”قانون نامه سفاين بحرية جهادية“^(١) .

وفى سنة ١٨٢٣ عين عثمان نور الدين سمرّ عسكر الجيش المصرى ، وأنعم عليه برتبة البكوية .

(١) اسماعيل سرهنك باشا : ”حقائق الأخبار عن دول البحار“ ج ٢ ص ٤٨ ..

وفي سنة ١٨٢٥ ترجمت تحت إشرافه "قوانين ونظم البحرية" من الانجليزية الى التركية ثم عهد اليه محمد علي باشا بالاشتراك مع الجنرال ليتليه (Le Tellier) مهمة تنظيم شؤون البحرية وتعليم ضباطها .

وفي السنة نفسها قام بتأسيس مدرسة قصر العيني ، فكان أول مدير لها ، كما أشار على محمد علي باشا في أثناء هذه المدة بإنشاء مدرسة أركان الحرب ، فلقى هذا الاقتراح هوى في نفس الوالي ، ولم يمض من الوقت إلا القليل حتى أسست هذه المدرسة في قرية جهاد آباد (على مقربة من أبي زعبل) وتولى عثمان نور الدين إدارتها .

وفي يوم ٢٥ مايو سنة ١٨٢٥ عينه محمد علي باشا ميرلواء ، ثم ولاه رئاسة هيئة أركان حرب الى أن عهد اليه في سنة ١٨٢٨ القيادة العامة للأسطول بمرتب قدره ١٨٠,٠٠٠ قرش سنويا أى ١٥٠ جنيها شهريا^(١) ، فكان ثالث أمراء البحار في عصر محمد علي .

وفي سنة ١٨٢٥ استقدم محمد علي باشا الدكتور كلوت بك الفرنسي ، وعهد اليه في إنشاء مدرسة الطب المصرية ، وكلف عثمان نور الدين الإشراف على إنشائها وواليه رفع كلوت بك أول تقرير وضعه .

ولما كان عثمان نور الدين قد اتصل في أثناء مدة تلقيه العلوم في فرنسا بالمسيو جومار (Jomard) أحد علماء الحملة الفرنسية التي حضرت الى مصر بقيادة الجنرال بوناپرت وتوثقت بينهما فيما بعد عرى المودة ، وعملا سويا على تنمية الروابط الودية والثقافية بين مصر وفرنسا ، فقد اقترح عثمان على محمد علي باشا فكرة إيفاد بعثة علمية كبيرة الى فرنسا ، وبالفعل قامت هذه البعثة من مصر في سنة ١٨٢٦ تحت إشراف المسيو جومار نفسه .

(١) عبد الرحمن زكي : "الجيش المصرى في عهد محمد علي باشا الكبير" ص ١٨٨ .

وفي التاسع من شهر أغسطس سنة ١٨٣٠ (٢٧ صفر سنة ١٢٤٦) أصدر السلطان محمود الثاني فرمانا شاهانيا الى محمد علي باشا باحالة ادارة جزيرة كريت الى عهده مكافأة له على ما آذاه للباب العالي بجيشه وأسطوله من خدمات جليلة في سبيل قمع ثورة المورة وفتنة تلك الجزيرة بعد أن عجز السلطان عن إخمادها منفردا.

حصار قلعة عكا وضربها بالمدافع من البحر:

وفي أوائل سنة ١٨٣١ تجددت الاضطرابات والقلاقل في جميع أرجاء السلطنة العثمانية ، فهذا عبد الله والى عكا — وهو رجل قوى الشكيمة كثير الحركة والقلب — يدخل في نضال على مع متصرف نابلس ، وهذا والى بغداد يتسبب جهارا في قتل مبعوث الجناح الشاهاني ردا على ما وجهه اليه السلطان محمود من وعيد وتهديد ، وهذا مصطفى والى أشقودارة بالبنيا قد تزعم حركة عصيان وثورة تهدف الى قلب حكومة الباب العالي لعجزها عن الانتقام لنفسها من الاهانات العديدة التي لحقت بها .

إزاء تلك الفتن استنجد الباب العالي بوالى مصر ووعدته بولاية دمشق وملحقاتها اذا هولي نداء مولاه ومدد اليه يد المساعدة .

وقد كان محمد علي باشا يرزى ببصره الى سوريا منذ أوائل تلك السنة وكان يفكر مليا في ضمها الى مصر ، فصار شغله الشاغل إعداد جيش وأسطول قوين يستطيع الاعتماد عليهما متى حان الوقت الملائم ، لذلك تضاعفت حركة العمل في دار الصناعة البحرية في الاسكندرية حتى بلغت منتهى النشاط ، وكان المسيو دى سيريزى يبذل جهده في بناء السفن الحربية وإنزالها الى البحر بسرعة فائقة .

وما أن حلت أوائل سنة ١٨٣١ حتى كان الأسطول المصرى يتألف من ست فرقاطات مزودة بستين مدفعا وخمسة قراويت مزودة بأربعة وعشرين مدفعا وستة أباريق فيها ٢٢ مدفعا وعشر سفن أخرى أصغر حجما .

وفي تلك الأثناء تلقى محمد علي باشا نبأ بقرب وصول خليل باشا قبطان باشا الباب العالي الى مصر قادمًا من الآستانة لمشاورة والى مصر فى أمر مستقبل السلطنة العثمانية، فعزم الوالى على أن يعرض معه وحدات أسطوله مبالغه منه فى تكريمه، غير أن الاضطرابات التى شبت فى أرجاء ألبانيا حالت مؤقتًا دون وصول قبطان باشا، وفى الوقت نفسه أصدر الوالى أمره الى أسطوله بأن يكون على قدم الأهبة للاقلاع . وقد ظنّ الناس خطأ أن فى نية محمد علي باشا أن يرسل أسطوله الى خليج سلانيك للرقابة فى حين أنه فى الواقع لم يكفّ قط عن التفكير فى الاستيلاء على سوريا . ولم تلبث أن أتيت له تلك الفرصة من جراء مشاكسات والى عكا الذى كان يقوم بأعمال التهريب على الحدود ويسمح بالاتجار غير المشروع بالحاصلات المصرية ويأوى جميع المهاجرين المصريين ويؤلهم على سلطة والى مصر .

على أن عبد الله باشا كان مغاليا فى الثقة بقوته — وهى على كل حال قوة لا يستهان بها — وشديد الاطمئنان الى قلعته وقد اشتهرت بأنها منيعة لا تتال ، فحمله ذلك على ألا يعير أذنا الى النصائح التى كانت تسدى إليه بالترام جانب الاعتدال ولم يعد يبالى بالنذر بل واصل سياسة الغش والتدليس التى سار عليها ، فوضع يده بلا حياء على شحنات البضائع المصرية ، ورحب ببعض المصريين الفارين من القطر المصرى ولما طلب منه محمد علي باشا أن يعيدهم فوراً إليه أبى واستكبر . فنقد صبر محمد علي حينئذ ورد عليه قائلاً : ” سأتى بنفسى لأخذهم زائدين واحداً “ .

وفى يوم ١٩ مايو سنة ١٨٣١ كتب الميسو ميمو قنصل فرنسا فى مصر الى حكومته ينبئها بأنه ” قد تقرّر أخيراً إرسال الحملة المصرية الى سوريا “ .

وصدرت الأوامر الى الأسطول بأن يكون على أهبة الاقلاع فى خلال عشرين يوماً ، وتألفت وحداته من تسع فرقاطات هى : ” الجعفرية “ — وكانت معقودة اللواء لأمر البحار عثمان نور الدين باشا — و ” البحيرة “ — وكانت معقودة



٢١ - ضرب عكا بقنايل الأسطول المصري



اللواء لمصطفى مطوش بك — و ” رشيد ” — بقيادة حسن الاسكندراني بك — و ” وكفر الشيخ ” و ” شير جهاد ” و ” دمياط ” و ” مفتاح جهاد ” و ” بومبه ” و ” رهبر جهاد ” ، وكانت تقل ٣٨١٠ من البحارة و ٤٨٤ من المدافع^(١) يضاف إليها سبعة قراويت وستة أباريق .

غير أنه في أوائل شهر يولييه سنة ١٨٣١ كان الأسطول المصرى قد تمياً للخروج واذا قبطان باشا يصل بجأة الى جزيرة مدلى ، ويبدو أنه أراد أن يسبر غور والى مصر ويرصد حركاته من مرقبه .

وعلى الرغم من عدم قدوم قبطان باشا الى مصر فقد تبودلت بينه وبين محمد على باشا عدة مكاتبات دلته على نوايا هذا الأخير وعزمه الأكيد على الانتقام من والى عكا . حاول قبطان باشا أن يقنع محمد على بالتريث ونصحه بأن يتكل على ” حكمة الباب العالى ” غير أن محمد على لم يأبه لتلك النصائح وأمر قواته البرية والبحرية بالسير صوب عكا في حين قفل قبطان باشا راجعا الى الآستانة .

غادر الجيش المصرى الذى تقترز سيره براً مدينة القاهرة في خلال شهر أكتوبر ، وكان مؤلفا من ١٥,٠٠٠ رجل من المشاة و ٥٠٠٠ من الفرسان .

وأبحر ابراهيم باشا من الاسكندرية في ٤ نوفمبر سنة ١٨٣١ على الفرقاطة ” كفر الشيخ ” وفيها ٦٠ مدفعا وتبعها قرويت واحد وثلاثة أباريق .

وفي تلك الأثناء وصل الى مصر مبعوث سلطاني لى يثنى محمد على عن الحملة ، وكانت التعليمات الصادرة إليه تقضى بمد المحادثات في هذا الشأن حتى حلول فصل الشتاء على سواحل سوريا بغية عرقلة مشروعات محمد على . ولكن خاب أمل الباب العالى حينما علم أن فيالق الجيش سافرت من قبل وأن ابراهيم باشا أبحر بالفعل .

(١) اسماعيل سرهنك باشا : ” حقائق الأخبار عن دول البحار ” ج ٢ ص ٢٤٥ .

وفي يوم ٨ نوفمبر سنة ١٨٣١ بلغت فرقاطة ابراهيم باشا يافا وأُزيلت فيها ٦٠٠ رجل لاحتلالها فسلمت لهم المدينة بدون مقاومة. ثم يمت السفينة المصرية شطر حيفا في الوقت الذي كان فيه الأسطول المصرى يقلع من نغر الاسكندرية بقيادة أمير البحار عثمان نور الدين . وقد اجتمعت تلك القوة البحرية بفيالق الجيش في ميناء حيفا التي اتخذها ابراهيم باشا قاعدة للحركات العسكرية .

واستهدت أعمال الحملة استهلالا ميسرا فكان ذلك معززا للأمل بانتصار عاجل على والى عكا ، غير أن عبد الله باشا كان يعتمد على جيش قوى وإن كان ينقصه أسطول قوتين وكانت استحکامات عكا المنيعة ذات شهرة عالمية .

على أن المجلس الأعلى لأركان حرب البحرية المصرية كان يعتقد أن قلعة عكا من جانب البحر أضعف منها من جانب البر ، لأنها من هذه الناحية الأخيرة مسلحة تسليحا قويا ، ومجهزة بمدافع ضخمة بعيدة المدى .

وقبل البدء في الهجوم رُئي إرسال سفينتين خفيفتين لاستطلاع مواقع عكا فعادتا في يوم ٢٠ نوفمبر سنة ١٨٣١ وأنبأتا بما حقق ظنون ضباط أركان حرب البحرية وأيد رأيهم .

وكان الأسطول قد استصحب من حيفا رؤساء بوزاز ثم أفلح إلى عكا فبلغها في ٦ ديسمبر سنة ١٨٣١ ولم يلق الأسطول مراسيه في يوم ٧ لرداء الجوع ، بل بقي ناشرا أشرعته تجاه عكا في انتظار تأهب الجيش للهجوم على القلعة من البر .

ضرب عكا بمدافع الأسطول المصرى (ديسمبر سنة ١٨٣١) :

تقوم قلعة عكا على شبه جزيرة محورها موجه نحو الجنوب الشرقى من ناحية البحر وهي تكاد تكون شكلا مربع الأضلاع يحى خطا من الاستحكامات البرية ، ضلعه الشمالى والضلعان الغربى والجنوبى على جزيرة صغيرة أمام سد من المباني المهتمة وخط من الأرض المنخفضة . أما القلعة وهي مركز المقاومة فتقع في الزاوية الشمالية الشرقية للربع الذى تشغله سراى عبد الله باشا والى عكا .

(١) بنت بطوطة : «صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد على باشا» ص ٩٥ — ١٠٣ -

وفي الساعة الثامنة من صباح ٨ ديسمبر سنة ١٨٣١ كان الأسطول المصري لا يزال واقفا على مرأى من سواحل عكا وبعبدا عن مرمى مدافع القلعة والحصون الآخر . ثم بدأ يقترب حتى وصل الى الأغوار القليلة العمق المملوءة بالصخور ، وهي تكاد تكون استحكامات طبيعية للقلعة وللحصون الآخر ، وتمكن بذلك من الشروع في إطلاق مدافعه .

ولم يكن في وسع الأسطول أن يسدد ضرباته القاصمة إلا الى جانبي القلعة الغربي والجنوبي بسبب صفور الأغوار الضحضاحة لأن قمم هذه الصخور كانت تنبثق من جوف الماء ، فوقف الأسطول بسفنه في خطين للهجوم ، تألف الخط الأول منهما من قرويت وفرقاطتين على الجناح الغربي ، وتألف الخط الثاني من خمس فرقاطات على الجناح الجنوبي حيث الماء أعمق غورا . ثم وقفت تجاه الميناء سفينة قاذفة ومدفعايات صغيرة .

وفي الساعة التاسعة إلا ربع اتخذت الفرقاطة ” الجعفرية ” بقيادة أمير البحار عثمان نور الدين موقفها على مسافة ١,٢٠٠ متر من الشاطئ ، وفي تمام الساعة التاسعة انتظمت في الخط الفرقاطتان ” مفتاح جهاد ” و ” كفر الشيخ ” ، وتبعتهما بعد الساعة التاسعة بعشر دقائق الفرقاطتان ” شير جهاد ” و ” رشيد ” بقيادة حسن الاسكندراني .

وفي الساعة التاسعة والثلاث وقفت في الجهة الشمالية الفرقاطتان : ” البهيرة ” — المعقودة اللواء لمطوش بك — و ” دمياط ” و الحزاقة ” طنطا ” .

وفي منتصف الساعة العاشرة شرع عثمان نور الدين من الفرقاطة ” الجعفرية ” في إطلاق النار على قلعة عكا ، فردت مدافع القلعة في الحال ردًا عنيفا محكما دل على عزمها على الدفاع عن نفسها دفاع المستميت .

فاستعرت بذلك نار الحرب ، واستمر تبادل إطلاق المدافع بلا انقطاع من منتصف الساعة العاشرة صباحا حتى الساعة السادسة والربع مساء، إلى أن أصبحت الرؤية متعذرة تقريبا بسبب ظلام الليل ، وصار إحكام الرماية غير ميسور .

وكتب أحد ضباط الفرقاطة "الجعفرية" يقول : "إن فرقاطتنا وحدها هي التي أطلقت النار وقذفت ٣,٥٠٠ كرة من الحديد ، منها ٢,٠٠٠ على الأقل اخترقت جدران القلعة ولكنها لم تحدث فيها إلا ثقبا ، ومن المؤكد أن رجال القلعة بنوا حائطا مزدوجا ، وفصلوا بين الجدران الداخلى والجدران الخارجى بفراغ عرضه ٢٠ قدما ملاؤه بالرمل الناعم حتى لا تستطيع الكرات أن تخترقه ، وقد ظل قائدنا عثمان نور الدين ثمانى ساعات واقفا على ظهر مقعد السفينة حيث كانت الكرات تدوى فى أذنيه دون أن يتزل عن مكانه لحظة واحدة ، وقد أبلى البحارة المصريون بلاء حسنا وهم رجال صقلتهم نار الحرب ، ويمكن الاعتماد عليهم فى كل شئ"^(١)

ومن رأى المسيو دى سيريزى أن عدد الكرات التى قذفتها الفرقاطات وحدها بلغ ٢٥,٠٠٠، ثم كتب يقول : "إن الاستحكامات تقوضت بفعل نار الأسطول ، ومما لا شك فيه أن الأسطول نجح فعلا فى تدمير خط المتاريس الأول وتخريب جانب كبير من مدينة عكا نفسها"^(٢) .

وقال الأميرال دوران فييل : "إن الأسطول أطلق نحو ٦٠,٠٠٠ طلقة مدفع على القلعة ، وأبى مدافع البردّت على ذلك فقتلت ٢٥ رجلا من رجال الأسطول وجرح ١٣٠"^(٣) .

(١) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ٦٤ .

(٢) الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ٦٥ .

(٣) فى أثناء ضرب عكا فى ديسمبر سنة ١٨٤١ خسر الأسطول المصرى ١٥٠ قتيلًا — راجع

كتاب الأميرال دوران فييل : "حملات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ٦٤ و ٦٥ .

وفي مساء يوم ٨ ديسمبر سنة ١٨٣١ نفسه عاد الأسطول الى مرساه في ميناء حيفا ، وكان ضرب القلعة بالمدافع يستأنف يوميا طوال شهر ديسمبر .

ولاشك أن الأسطول المصرى أصيب ببعض العطب من جراء بطاريات مدافع العدو التي أخفى بعضها بمهارة عن الأنظار ، واشترك في ضرب السفن الأمامية القريبة من البر التي لم تسلم من فعلها ، وقد أصيبت عدة سفن في أجهزتها ومنها إحدى الفرقاطات .

وفي أواخر ديسمبر سنة ١٨٣١ كان الأسطول قد أنجز كل أعماله أمام عكا بعد ما دمر كل ما كان عليه أن يدمره من ناحية البحر حتى تهدمت جدران القلعة وانهارت حصونها .

وفي يوم ١٠ يناير سنة ١٨٣٢ كتب المسيو ميمو قصص فرنسا في مصر — وكان يتتبع حصار عكا باهتمام ملحوظ — يقول : ” لابد من عودة الأسطول على كل حال سواء أسامت القلعة عاجلا أم طال حصارها ، إذ لم يعد هناك نفع ما من بقائه أمام موضع ألحق به كل ما استطاع من تخريب ^(١) “ .

وفي أوائل يناير سنة ١٨٣٢ أصدر محمد علي باشا أمره الى أسطوله بالرجوع الى مصر ، ولكن قبل أن يرحل الأسطول من عكا أخذ ابراهيم باشا من رجاله ٥٠٠ مدفعي و ١٦ ضابطا ، لأنه كان ينوى أن يواصل حصار المدينة عدة أشهر من ناحية البر ، وكان في حاجة الى هؤلاء المدفعيين .

وأخيرا وبعد ما شهد الجميع للأسطول المصرى بما برهن عليه في معمران القتال من شدة مقاومة وبراعة ومقدرة على الفتح ^(٢) ، صار مقدرا له في الواقع أن يلعب دورا مهما في سبيل تحقيق مشروعات والى مصر السياسية .

(١) الأميرال دوران فيل : ” حلات محمد علي و ابراهيم البحرية “ ج ٢ ص ٦٦ .

(٢) على ذكر مقدرة الأسطول على الفتح شاعت بين رجاله عبارة لطيفة يقال كلما أريد وصف الصعوبة في أمر من الأمور هي : ” أنه فتح عكا “ وكانوا يصفون عكا بأنها ” عش الشيطان “ .

وفي ١٢ يناير سنة ١٨٣٢ نشرت معظم سفن الأسطول أشرعتها عائدة الى الاسكندرية ، ولم تبق منه سوى وحدات خفيفة لمراقبة سواحل سوريا شهدت استسلام قلعة عكا في السابع عشر من مايو سنة ١٨٣٢^(١) .

وكان للأسطول المصري جولات موفقة خلال الحرب السورية ، إذ تألفت العمارة المصرية من سبع وعشرين سفينة حربية معقود لواءها للأمير البحار عثمان نور الدين ، فسارت تختر العباب باحثة عن الأسطول العثماني ، حتى اجتمع الأسطولان بعد واقعة بيلان^(٢) في مياه جزيرة قبرس ، غير أن عثمان باشا لم يسع لمهاجمة السفن العثمانية نظرا لتفوقها عددا وعددا ، وأخذ يتربص حركاتها وسكناتها الى أن سارت الوحدات التركية الى ميناء مرمريس من ثغور الأناضول فتعقبها العمارة المصرية وحاصرت الميناء ، ولكن غوائل الطبيعة حالت دون استمرار الحصار ، فاتجه عثمان باشا بأسطوله الى خليج السودان بجزيرة كريت ثم عاد به الى الاسكندرية حيث كافاه محمد علي باشا بالإنعام عليه برتبة الميرمران الجليلة^(٣) .

رحلة محمد علي باشا إلى جزيرة كريت :

وفي صيف عام ١٨٣٣ انتوى محمد علي باشا القيام برحلة إلى جزيرة كريت ، فاستقل في يوم ٢٧ يولييه سنة ١٨٣٣ السفينة المصرية " المحملة الكبرى " التي أقلعت به من ثغر الاسكندرية تحف بها وتتبعها أربع سفن وأربع فرقاطات وثلاثة قراويت بقيادة عثمان باشا نور الدين .

(١) بنت بطوطة : « صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد علي باشا » ص ١٠٣ — ١١٠ .
(٢) إن واقعة بيلان من أهم انتصارات جيش ابراهيم باشا في سوريا . وقد دارت تلك المعركة رحاها في يوم ٣٠ يولييه سنة ١٨٣٢ وانهمز فيها الجيش التركي شرهزيمة ، وفزت فلوله الى الاسكندرية لتلجأ الى العمارة التركية ، غير انها لم تدركها إذ كانت قد أقلعت السفن من الميناء بعد الهزيمة ، فسار المصريون في أعقابهم وأمروا عددا عديدا منهم واحتلوا الاسكندرية وبماس وأنطاكية والملاذقية والسويدية .

(٣) أمين سامي باشا : " تقويم النيل وعصر محمد علي باشا " ج ٢ ص ٣٩٧ .

ومن دُعي إلى شرف مصاحبته في تلك الرحلة الميسو ميمو (Mimaut) قنصل فرنسا في مصر والكولونيل كامبل (Campbell) قنصل بريطانيا العظمى فيها والميسو دى سيريزى بك مدير دار صناعة السفن المصرية بالاسكندرية الذى يرجع إليه الفضل الأكبر في بلوغ الأسطول المصرى في عهد محمد على باشا المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول على الرغم مما أصابه من خسارة فادحة على أثر كارثة نافارين البحرية .

ولقد صادفت ” المحلة الكبرى ” رياح عكسية اضطرت معها إلى الرسو على شواطئ الأناضول تجاه جزيرة رودس نغف محافظ المدينة لاستقبال والى مصر وقدم إليه سلالا من الفاكهة وألوانا من المرطبات . غير أن محمد على باشا أبى أن ينزل إلى البر وآثر عدم مغادرة المركب ومواصلة رحلته نظرا إلى توتر العلاقات السياسية بين مصر والباب العالي وقتئذ .

وفي ١٢ أغسطس سنة ١٨٣٣ — أى بعد مضى ستة عشر يوما على إبحار محمد على باشا من الاسكندرية — ألقت السفن المصرية مرساها في مياه جزيرة كريت حيث استقبله بعض قطع الأسطولين الفرنسى والبريطانى فقدمت إليه التحية باسم قائد القسوات البحرية الفرنسية والبريطانية في الشرق الأوسط . ثم نزل محمد على باشا إلى الجزيرة وتفقد شؤونها وتنقل بين مدنها وقراها من السودا (La Sude) إلى ريتيمو (Retimo) إلى خانيا (La Canée) وأمر بتوسيع بعض موانئها وتدعيم القاعدة البحرية المصرية في خليج السودا .

وكان الباعث على هذه الرحلة — كما تبين فيما بعد — إنشاء دار للصناعة البحرية في السودا لبناء السفن وإعداد ميناء حربى لإيواء قطع الأسطول المصرى الذى كان يحى جيش ابراهيم باشا وفتوحاته في سوريا والأناضول .

وقد وفق محمد على باشا في اختيار هذه البقعة نظرا لموقعها الفريد ولقربها من غابات أطنه التى نزل له عنها السلطان محمود الثانى كرها بعد فتوحات

الجيش المصرى الباهر فى سوريا^(١)، ولذلك لم يكن الباب العالى ينظر بعين الارتياح والرضاء إلى هذه الرحلة لما انطوت عليه من سر غامض وما حملت بين ثناياها من آثار ونتائج .

على أن شدة القيظ اللاغ فى أشهر الصيف فى تلك السنة قصرت رحلة الوالى وعجلت عودته إلى مصر، فقد اضطر إلى مغادرة كريت فى أول سبتمبر سنة ١٨٣٣ — بعد أن أقام بين ربوعها ثمانية عشر يوما — وتولى بنفسه فى الإياب قيادة السفن فى أثناء العودة إلى مقر حكمه .

(١) يجب أن نسجل هنا الدور السياسى المهم الذى لعبه ابراهيم باشا بعد انتصاراته فى الأناضول وإلحاحه على أبيه للطالبة بضم أضايا وأطنه إلى مصر وذلك لوفرة الأخشاب الصالحة لبناء السفن فى تلك الولاياتين وضم جزيرة قبرس لجمعها قاعدة بحرية للأسطول المصرى . وقد بين ابراهيم باشا وجهة نظره بجلاء فى رسالة بعث بها إلى محمد على باشا فى ١٣ فبراير سنة ١٨٣٣ إذ قال له فيها : " أرى أن يكون الاستقلال مقدما على كل شئ فى المناقشات التى تدور بينك وبين الرسلين — الجنرال مورافيف الروسى وخبيل رفعت باشا التركى — مسألة الاستقلال مسألة حيوية تقدم على كل شئ ، وبعد الاعتراف بالاستقلال يجب أن نطلب أضايا وأطنه وجزيرة قبرس ، وأن يضم إلى مصر — إن كان ذلك ممكنا — تونس وطرابلس . هذا أقل ما ينبغى أن نطلبه ولا نتساهل عن أى شئ لأن مصلحتنا تقضى بذلك . أما إصرارنا على الاستقلال فلكى نوطد مركزنا ونحوطه بالضمانات ، فإذا لم نسل الاستقلال ذهب جميع جهودنا سدى ومكثنا تحت يد هذه الحكومة الخيئة التى لا يقطع سيل طلباتها الدائمة ومطالبتنا بالمال ، فينبغى أن نتخلص منذ الآن من الأعباء الباهظة ولا سبيل إلى ذلك إلا بالاستقلال .

" أما السبب الذى يدعونا لطلب أضايا وأطنه فهو شدة حاجتنا إلى الخشب لأن مستقبل أسطولنا متوقف على ذلك ما دامت بلادنا محرومة من الخشب . وأنت تذكر أن إنجلترا منعت ورود الخشب إلينا فاضطررنا أن تلجأ إلى النمسا التى أرجمنا رفضها يزناجا لاستطيع نسيانها . وهل من حاجة لى ذبب شدة حاجتنا إلى الخشب وأنت ذاتك قلت لى فى الأمر الذى أصدرته أخيرا : " يجب عليك ألا تهمل وسيلة من الوسائل لصلة الجيش التركى ، كذلك يجب أن تعمل كل ما استطعت عمله للحصول على الخشب " .

" أما ضم قبرس إلى مصر فهو أيضا لازم ولا مندوحة عنه لسببين : الأول لتكون مركزا لأسطولنا ، والثانى لمنع الباب العالى من أن يكون له طريق إلى أملاكنا ، وإذا شئت أن نطلب بغداد فلا مانع من طرح هذه المسألة على بساط البحث على أن تنازل عنها فى المستقبل ، لأن هذه الولاية لا تنفع شيئا وهى مثل ستار بعيدة جدا عن مصر وتطلب نفقات باهظة .

" هذا ما أعرضه على مسامعك وأوجه إليه أنظارك مع منتهى الاحترام " .

— راجع عبد الرحمن زكى : " أعلام الجيش والبحرية فى مصر " ج ١ ص ٤ .

ولما عاد محمد على باشا إلى مصر اعتم تجنيد أهل جزيرة كريت ، ولم يكذب يداع في أرجاء الجزيرة هذا النبأ حتى شبت بين الكريتين الثورة وحمل السلاح نحو ستة آلاف منهم وقصدوا إلى ثكنات الحامية المصرية التي اعتصمت في معقلها وأرسل مصطفى باشا الأرناؤوطى حاكم الجزيرة إلى محمد على باشا يبلغه تمرد السكان تمردا ينذر بالهرج والمرج وسوء العقبي ، فعهد الوالى إلى قوة من الجند برياسة أمير البحار عثمان نور الدين باشا بقمع الفتنة .

غير أن عثمان باشا لحا في البداية إلى أخذ الثوار باللين ، ولكنهم أصرتوا على موقفهم واشتبكوا مع الحامية المصرية في قتال فزقتهم فيه نيران المدافع ووقع ثلاثون منهم في أسر الجيش المصرى . فارتأى عثمان باشا أن يعفو عنهم على أمل أن يستميل الثوار إليه ويقل من حذتهم .

إلا أنه لما عرض على محمد على باشا هذه الفكرة رفض الوالى هذا الاقتراح ورفض العفو وأصدر أوامره بإعدام الثائرين الأسرى ، ولكن كبر على عثمان باشا نور الدين ألا يؤبه لرأيه فوطد عزمه على الاستقالة من خدمة الوالى .

إستقالة عثمان نور الدين باشا :

وفي يوم ١٩ ديسمبر سنة ١٨٣٣ أقفلت العارة المصرية من خليج السودان وبعد بضعة أيام وصلت إلى كريت الفرقاطة " البحيرة " قادمة من ميناء يافا مقلّة ستمائة جندي من آلاى المشاة الخامس لإمداد حامية الجزيرة ، أما عثمان باشا فكان قد برح كريت في صباح السابع عشر من ديسمبر على ظهر ابريق صغير لجهة غير معلومة .

وفي أواخر ديسمبر عاد الأسطول المصرى إلى الاسكندرية من غير قائده . وفي يوم ٢٩ ديسمبر لحق به الابريق الذى كان قد استقله عثمان باشا بغير أمير البحار إذ كان قد ذهب إلى مدلى — مسقط رأسه — وأمر السفينة بالعودة بدونه إلى مصر .

وفي يوم ٢ يناير سنة ١٨٣٤ تلقى بوغوص بك يوسف ناظر الخارجية المصرية
كتاباً من عثمان نور الدين باشا هذا تعريبه ^(١) :

يا صاحب السعادة

إن إصرارى على الاستقالة الذى قضت به ضرورة قصوى سوف لا يدهش
صاحب السمو ولا يدهشكم أتم ، بل بالعكس وأتمنى العليان بأسبابها كل العلم
سوف تقدّران رجلاً يضحي بكل ما لديه لإيقاظ شرفه ويترك جميع ما يملك لعدم
الوقوع فى الذل .

ولئن كان فى مقدور ضابط فى مصر أن يلتمس عزله من غير أن يستهدف لعقوبة
صارمة لكنت قد طلبت ذلك فى السنة الماضية وتركت آتخذ خدمة الحكومة
المصرية ، وأرجوكم أن تتقبلوا شكرى الخالص للخدمات التى أدّيتها لى حتى الآن
والتي آمل أن تواصلوا أداءها لأفراد أسرتى الذين لا عون لهم بالاسكندرية .

وتفضلوا بقبول شئائى التبرجيل والاحترام من

عثمان نور الدين

وفي الوقت نفسه أرسل عثمان نور الدين كتاباً آخر إلى محمد على باشا ضمنه هذا
المعنى وأبدى له فيه جزيل شكره للنعم التى أولاه إياها .

وقع هذا الحادث على الوالى وقعا أليماً حتى شعر غير مرة بنوبة اختناق وضيق
نفس مثلما كان يشعر بهما فى ساعات الحزن الشديد ، ولكنه على الرغم من هذا فإنه
لم يتفوّع بكلمة جارحة واحدة فى حق عثمان باشا بل توه بكفاءته وأبدى تأثراً ملحوظاً
لابتعاذه عنه وهو يكاد لا يكون لديه مال وبدون أن يتخذ أدنى احتياط أو عناية
بثروته .

(١) الأميرال دوران فيل : "حلات محمد على وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ١٢٦ .

و بينما كان محمد علي باشا يفكر في إنفاذ سكرتيه الخاص إلى مدلى لجمال عثمان نور الدين على العودة إذ هو يتلقى في العشرين من يناير سنة ١٨٣٤ نبأ وصول عثمان باشا إلى الآستانة عارضا خدماته على السلطان .

على أن هذه الخيانة لم تحل دون استمرار محمد علي باشا على إعانة أسرة عثمان نور الدين التي تخلفت بالقطر المصري ، وهكذا كافأ والى مصر ذلك القائد البحري الذى انقلب عليه في أنحريات أيامه ، وما لبثت المنية أن عاجلته بعد قليل فتوفى في أثناء سنة ١٨٣٤ نفسها متأثرا بوباء الطاعون الذى تفشى في تركيا .

وقد أصدر المؤرخون على موقف عثمان نور الدين هذا أحكاما مختلفة :

كتب عنه الأستاذ شفيق غربال بك فقال :

”كان عثمان نور الدين من رجال العهد الأول من النهضة المصرية ، وكان ساعد محمد علي في الطور الأول من أطوار الإصلاح ثم شاءت الظروف أن ينسحب عثمان نور الدين من مجال الإصلاح المحمدي العلوي وأن ينضم للسلطنة العثمانية ، وكأني بمحمد علي وقد جرحه هذا العقوق أو هذه الخيانة ، فأسدل الستار على عثمان وسقط اسمه من الأنفواء وأغفله المؤرخون ، وحياة عثمان نور الدين ونهايته تثيران ألوانا من التفكير والأحكام ، فقد توزع الرجل بين محمد علي والسلطان واضطرب قلبه بين هذين العاهلين وتحكم في ولائه السيدان ثم اختلف كلاهما ، فكيف يكون حال عثمان ؟ مسألة لها في الأدب وفي الأخلاق وفي التاريخ نظائر ، ولا يمكن أن يقال إن الحكم فيها نهائي ...“ (١)

وقال عنه الأميرال دوران فيل ما تعريه :

”في ذلك الوقت (أى في سنة ١٨٢٩) برزت في الطليعة شخصية من معدن آخر (غير معدن إسماعيل جبل طارق ومحرم بك) هي ثمرة من ثمرات تحوّل مصر

(١) شفيق غربال بك ”مقدمة“ كتاب الدكتور إبراهيم عبده : ”تاريخ الوقائع المصرية“ .

كما كان يمتنى الوالى به نفسه ، ذلك هو عثمان نور الدين بن سق باشى ، فقد ولد في سنة ١٧٩٩^(١) ، وكان مملوكا صغيرا توسط له يوسف بوكتى قنصل السويد فأرسل في سنة ١٨٠٩ إلى أوروبا حيث مكث سبع سنوات في ميلانو وبيزا وليفرون وباريس ، ثم عاد في سنة ١٨١٨^(٢) ، وسرعان ما أصبح من المحظوظين الملحوظين بفضل معاضدة إسماعيل جبل طارق ، وكان عثمان على جانب وافر من العلم إذ كان يتكلم من اللغات التركية والعربية والإيطالية والفرنسية وقليلًا من الإنجليزية ، كما كان واسع المعارف وذا رغبة ملحة في الاستزادة منها ، ولكن إلى جانب هذه الخلال قد أفسده ميله إلى الثروة وحاجة قصوى إلى خلق قويم ، ولما عهدت إليه مهمة تكوين مكتبة إبراهيم باشا في بولاق عكف مع صديقه أحمد افندى — الذى صار فيما بعد ناظرًا للمعارف العمومية — على ترجمة المؤلفات العلمية الأوروبية ، وعلى الأخص المؤلفات الخاصة بالجيش والبحرية ، ولما تولى إدارة المدرسة التى تأسست في بولاق ثم في قصر العيني لتهديب وتدريب المستخدمين وصار مديرا لأركان كلية حرب الجيش التى أنشأها بلانات (Jules Planat) في ”جهاد آباد“ استطاع عثمان نور الدين أن يستميل تلامذته ويستأثر بهم ويضمن إخلاصهم له كما خطب ود الكولونيل سيف وتمكن من ربط صلات حسنة حتى في داخل الحرم ، وبغاة في الخامس والعشرين من مايو سنة ١٨٢٥ تجلت ثقة محمد على بكفاءته الخارقة للعادة فعينه مير لواء ثم رئيس عام أركان حرب الجيش إلى أن نصبه في سنة ١٨٢٨

(١) إن تاريخ ميلاد عثمان نور الدين على وجه التحديد غير محقق ، غير أنه بالاستئناس ببعض المصادر التاريخية يمكن إرجاع هذا التاريخ — على وجه التقريب — إلى سنة ١٧٩٤ . أما سنة ١٧٩٩ التى يذكرها الأميرال دوران فيل فأنها قطعًا بعيدة عن الصواب ، وإلا كان عثمان نور الدين قد أرسل في بعثة علمية إلى الخارج في سنة ١٨٠٩ وعمره دون العاشرة .

(٢) عاد عثمان نور الدين إلى مصر في سنة ١٨١٧ (لا في سنة ١٨١٨) إذ سافر في أثناء سنة ١٨٠٩ وقضى في أوروبا سبع سنوات (على حد قول الأميرال دوران فيل نفسه) .

على رأس البحرية وعهد إليه إخضاع جزيرة كريت ، وقد شغل عثمان نور الدين تلك المناصب المختلفة بمقدرة فائقة إلى أن ختم حياته الباهرة بأقبح الخيانات ^(١) .

وفي أول يناير سنة ١٨٣٤ كتب المسعودي سيريزى يقول ما تعريبه :

”إني أعتقد أن فكرة الاستقالة كانت محتمرة في رأس عثمان نور الدين منذ زمن بعيد ، فإنه لما أحجم عثمان نور الدين عن مهاجمة الأسطول التركي منذ سنتين ولم يدمره طلب إبراهيم باشا من والده أن يعاقبه عقابا صارما ، غير أنه وإن تأجل تنفيذ العقاب فإنه بقي في الذم ، وأخيرا أرسل عثمان باشا إلا أطنه حيث قابله إبراهيم مقابلة فائرة ، وبعد شهرين صدر إلى عثمان أمر بالاقلاع بأسطوله لإخماد ثورة كريت ، وقد أعدم هناك عدد عديد من الأهالي شنقا وبدون محاكمة ، فتألم عثمان باشا كثيرا لهذه الحوادث حتى صح عزمه على الفرار ، وقبل أن يودع البحرية استبدل عثمان باشا ٦٥,٠٠٠ فرنك من العملة التركية ^(٢) .“

وفي أثناء حديث دار بين محمد علي باشا والمسيو ميمو (Mimaut) قنصل فرنسا بمصر ذكر هذا الأخير للوالى أن تصميم أمير البحار عثمان نور الدين على الاستقالة مرجعه إلى التداير القاسية التي اضطر إلى اتخاذها مكرها ضد الأهالي في جزيرة كريت ، غير أن محمد علي لفت نظره إلى أن لكل حكومة حق إخماد الفتن وتأييد الثائرين ، على أنه فضلا عن هذا فإن الأوامر التي صدرت إلى عثمان باشا كانت مقصورة على معاقبة المسؤولين . ولما كان المسيو ميمو قد لاحظ أن تنفيذ عقوبة الإعدام قد حصلت أحيانا بدون محاكمة فقد ختم الوالى الحديث بقوله : ”أما عن عدد الذين أعدموا فهذا خطأ منى بل هذا ذنبى أنا ...“ ^(٣) .

(١) الأيرال دوران فييل : ”حملات محمد علي وإبراهيم البحرية“ ج ١ ص ٤٣١ و ٤٣٢ .

(٢) الأيرال دوران فييل : ”حملات محمد علي وإبراهيم البحرية“ ج ٢ ص ١٢٧ .

(٣) الأمير عمر طوسون : ”البنات العلوية في عهد محمد علي“ ، وعبد الرحمن الراجي بك : ”تاريخ الحركة القومية — عصر محمد علي“ ص ٤٣٨ ، وجمال الدين الشيال : ”عثمان نور الدين“ مقالة منشورة بمجلة ”الكتاب“ عدد سبتمبر سنة ١٩٤٦ ص ٣٧٢ ، وعبد الرحمن زكي : ”أعلام الجيش والبحرية في مصر“ ج ١ ص ٥٧ ، والأيرال دوران فييل : ”حملات محمد علي وإبراهيم البحرية“ ج ٢ ص ١٢٦ ، ومؤلفنا : ”أمرأ البحار في الأسطول المصري“ ص ٣٢ — ٤٥ .

أمير البحار الرابع مصطفى مطوش باشا :

أصله من قواله حيث كان قبودانا في المراكب الشراعية التجارية ثم قدم إلى مصر واستقر بها ، وسرعان ما استوفقت معارفه البحرية نظر محمد على باشا فعينه ويكلا للبحارة المصرية التي جهزها على قدم وساق لمساعدة الدولة العثمانية في حرب اليونان في سنة ١٨٢١ والتي كان قد وقع اختياره على اسماعيل بك جبل طارق وعلى صهره محزم بك للقيادة العامة .

ولم تمض إلا بضع سنوات حتى عهد محمد على إلى مطوش بك مقاليد نظارة البحرية فأصبح " ناظرا للسفائن " فكان ثانياً نظارها بعد الحاج أحمد الذي كان قد تولى إدارتها منذ سنة ١٨٢٦ ، ولما حضر في اليوم الثالث عشر من أغسطس سنة ١٨٢٥ إلى الاسكندرية الأسطول العثماني المكون من إحدى وأربعين قطعة تحت قيادة خسرو باشا كلف محمد على باشا مطوش أغا ناظر بحريته " بسرعة تدارك المهمات اللازمة للدونامة الهايونية لأجل إتمام الترميمات لها بسائر أنواعها " بالاتحاد مع إبراهيم أفندي القادم مع البحارة العثمانية ^(١) . وفي شهر أبريل سنة ١٨٢٧ وضع مطوش بك كشفاً دقيقاً بما استلزمته البحارة العثمانية الراسية في الاسكندرية من ترميمات ، فأصدر محمد على باشا أوامره إلى ناظر الترسانة لتنفيذ ما أشار إليه مطوش بك في تقريره وترتيب القلغطية والعمال اللازمين لذلك ^(٢) .

وفيما بين يومي ٢٣ يولييه و ٥ أغسطس سنة ١٨٢٧ خرجت من نهر الاسكندرية قوة بحرية مصرية مؤلفة من إحدى وثلاثين قطعة من بينها أربع فرقاطات وعشرة قراويت وستة أباريق وخمس شوانى وست حراقات بقيادة محزم بك الذي عقد لواءه على الفرقاطة " الجهادية " في حين تولى كل من القبودانيين مصطفى مطوش وحسن الإسكندراني قيادة إحدى هذه السفن . وقد انضمت إلى تلك القوة البحرية

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٣١٧ .

(٢) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٣٢٨ .

بعض الوحدات العثمانية بقيادة القبودان حسين بك مؤلفة من عشرين وحدة، من بينها سفينتان وخمس فرقاطات وتسعة قراويت وكذلك ثلاث فرقاطات وأبريق واحد من تونس، وسارت في إثر الحملة خمس وعشرون نقالة وخمس سفن نمساوية مستأجرة وثمانى قطع من الحجم الصغير، فبلغ مجموع هذه القوة تسعا وثمانين قطعة أبحر على ظهرها ٤,٦٠٠ مقاتل قاصدين شبه جزيرة المورة لإمداد جيش إبراهيم باشا هناك .

وفي يوم ٩ سبتمبر سنة ١٨٢٧ رست العمار المصرية بميناء نافارين وانضمت إلى أسطول ترك آخر مؤلف من اثنتين وثلاثين قطعة حضرت من الآستانة بقيادة أمير البحار طاهر باشا، وقد تولى إبراهيم باشا القيادة العامة للقوات البرية والبحرية وأخذ يتأهب لتجهيز حملة بحرية إلى جزيرة هيدره التي كانت أهم معقل للشورة اليونانية وتجريد حملة برية إلى شمال المورة .

وبنما هو يعدّ عدته لذلك إذا اثنا عشرة سفينة انجليزية وسبع سفن فرنسية وثمانى سفن روسية تفاجئه في أواخر سبتمبر وأوائل أكتوبر ويتفق رابقتها الثلاثة على مطالبة إبراهيم باشا بوقف حركات القتال برا وبحرا طبقا لنصوص معاهدة لندن ، ولم يبراهم باشا مفرا من التعهد ببقاء أسطوله في ميناء نافارين حتى ورود تعليمات محمد علي باشا في هذا الصدد .

وفي منتصف شهر أكتوبر سنة ١٨٢٧ غادر إبراهيم باشا نافارين وزحف على رأس جزء من جيشه داخل بلاد المورة لانتجاد الحاميات المصرية التي كانت قد استهدفت لهجوم الشوّار اليونانيين ، وما ان قام إبراهيم باشا وانتصفت الساعة الثانية بعد ظهر العشرين من أكتوبر سنة ١٨٢٧ حتى أصدر الأدميرال كودرنجتون بصفته القائد العام للأساطيل المتحالفة أوامره بالتأهب للقتال، وعند تمام الساعة الثانية اقتحمت سفن الدول الثلاثة بوغاز نافارين ، وما هى إلا سويعات حتى وقعت الواقعة وحلت الكارثة بالسفن المصرية والتركية .

وبعد وقوع فاجعة نافارين عهد محمد على باشا إلى مصطفى مطوش بإعادة تنظيم المدرسة البحرية غداة حادثة حسن بك القبرسلى التى نسفت بسببه السفينة المدرسية فى يوم ١٦ أكتوبر سنة ١٨٢٧ .

وبعد أربع سنوات عين مصطفى مطوش بك قائداً لحدى السفن التى تكونت منها العمارة المصرية التى أرسلها محمد على باشا فى شهر نوفمبر سنة ١٨٣١ لحصار عكا وذلك حصونها من جهة البحر برفقة عثمان نور الدين باشا والمسيو هوسار (Houssart) .

وفى أواخر شهر يونيه سنة ١٨٣٢ أنعم محمد على باشا على مصطفى مطوش برتبة الميرلواء وأصدر بهذه المناسبة إلى كتحدا بك كتاباً بتاريخ ٢٦ يونيه سنة ١٨٣٢ يوصيه بصنع " نيشان مرصع على هيئة رسم وابور بحرى وكسوة تشريفة" (١).

وفى شهر مارس سنة ١٨٣٤ عين مصطفى مطوش " سرعسكر الدونانمة المصرية" فى المنصب الذى شغل باستقالة عثمان نور الدين وحدد مرتبه بـ ١٥٠,٠٠٠ قرشا سنويا أى ١٢٥ جنيتها شهريا وأنعم عليه فى الوقت نفسه بالباشوية، فكان بذلك رابع أمراء البحار فى عصر محمد على باشا، كما جعل المسيو بيسون بك (Besson) الفرنسى وكيلا له، واختير مصطفى بك الكريدلى فى وظيفة "رياله" أى كونتر أميرال، ورقى المسيو هوسار إلى درجة قائمقام، والمسيو توزيه (Touzé) رئيس أركان حرب الأسطول .

وفى أثناء تلك السنة زار المارشال مارمون (Marmont) فرقاطة مصطفى مطوش باشا قائد الدونانمة المصرية وقال عن وصف تلك الزيارة :

"استقبلنى مطوش باشا بالتعظيم المعتاد وعلى قصف المدافع فوق ظهر فرقاطته "عكا" التى كان يركبها ، وكان يصحبنى الأميرال بيسون ، وقد تفقدت السفينة

(١) أمين سامى باشا : " تقويم النيل وعصر محمد على باشا " ج ٢ ص ٣٩٧ .

(٢) عبد الرحمن زكى : " الجيش المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير " ص ١٨٨ .

وأعنت النظر فيها بعناية خاصة فلم أر إلا ما يستوجب الإعجاب بنظامها وترتيبها، وهذه السفينة كغيرها من السفن الكبرى من المنشآت البديعة التي أخرجتها ترسانة الإسكندرية وقد اشتركت في الحرب مرتين على ظهر البحار^(١) .

وفي أواخر فبراير سنة ١٨٣٥ - أفلح مطوش باشا من الإسكندرية على رأس سبع سفن وثلاث فرقاطات وقرويت واحد وثلاث أباريق عليها ٨,٠٠٠ بحار إلى جزيرة كريت حيث ألقت مرساها في ميناء السودا . وفي أوائل أبريل لحقت بوحدات الأسطول هنالك فرقاطتان كان قد أبحر على إحداهما - وهي المسماة "البحيرة" - الأمير محمد سعيد بك (نجل محمد علي باشا الكبير) الذي كان يستكمل وقتئذ علومه البحرية ، وقد أخذت قطع الأسطول تقوم برحلات على شواطئ آسيا الصغرى وعلى سواحل سوريا حتى عادت إلى قاعدتها بالإسكندرية في الثاني عشر من شهر سبتمبر سنة ١٨٣٥ .

وفي اليوم التالي حضر محمد علي باشا إلى مرسى الأسطول وصعد إلى السفينة التي كان مطوش باشا قد عقد على ساريتها لواءه وقضى أربعة أيام في عرض مختلف الوحدات البحرية ، منصتا بنسوع خاص لتقارير المدرس الفرنسي كونيغ (Koenig) عن تدريب ابنه الأمير سعيد بك ومدى تقدمه ، وعلى أثر هذه الزيارة الكريمة أبدى الوالي ارتياحه السامى فأجرى العطاء إلى البحارة وخص الضباط بالترقيات .

ومما يدل على ما كان يكنه الوالي من التقدير والثقة بقائده البحري الأول وناظر بحريته تلك الرسالة التي أرسلها إليه في أثناء سنة ١٨٣٥ والتي جاء فيها أنه "قد علم من أخبار قنصل الإنجليز حضور دونامة الإنجليز إلى مورة لإلباس قرل^(٢)

(١) مارمون : "رحلة الماريشال مارمون" ج ٣ ص ١٧٣ .

(٢) كلمة "قرل" معناها باللغة التركية "ملك" وهي مأخوذة من كلمة "كارل" عن اسم كارلمان . وملك اليونان في تلك السنة كان أوتون الأول (Othon 1^{er}) ابن ملك بافاريا لويس الأول ، وقد استولى على عرش اليونان في سنة ١٨٣٢ وخلع منه في سنة ١٨٦٢ .

الأروام التاج ، ومن هناك إلى الاسكندرية وحيث من الضروري مروره بنفسه بالسفن المذكورة ومقابلة أميرها فيشير بوجوده هو أيضا مع سائر الضباط البحرية المصرية للترؤل بالدونامة المذكورة ورؤية انتظامها كي بعد الوقوف على كليتها وجزئيات ما بها من الآلات والأدوات وغيرها من الانتظام ونحوه يحرى ما يكون ناقصا عنها بمراكب مصر ومن ذلك فائدة عظيمة، ويؤكد عليه بعدم ضياع هذه الفرصة النادرة التي لا توجد في كل حين وبالإجراء على وجه ما تقدم^(١) .

وفي شهر أبريل سنة ١٨٣٦ وضع مصطفى مطوش باشا تصميمها هندسيا لديوان الترسانة الجديد وعرض الرسومات على محمد علي باشا فوافق عليها، وأصدر أوامره للبدء في التنفيذ^(٢)، كما وافق في شهر نوفمبر سنة ١٨٣٦ على اقتراح مطوش باشا بتنسيق نياشين البحرية المصنوعة من الذهب والفضة حتى تنفى بالغرض المطلوب منها وتشمل الألف وسبعا وأربعين ضابطا ومساعدوا الذين كان يضمهم الأسطول المصري وقتئذ .

ولعل أبلغ مثل نضربه لما كان يمتاز به محمد علي باشا وعهده من التوفر على العدل ونبذ كل محسورية نص تلك الرسالة التي أرسلها إلى مصطفى مطوش باشا في ٢٦ فبراير سنة ١٨٣٧ وفيها ذكر له " أنه اطلع على شُكته المؤرخة ١٥ الجاري المرغوب بها استخراج رأيه عما يحرى تنصيبه بدل الخواجه فرباس حكيمباشي مستشفى البحرية المستعفى من كل من الشيخ نصر والشيخ إبراهيم وصبون ساكي الحكماء، وبناء عليه ولكونه علم من سياق إشعاره مساواة درجاتهم في الامتحان والأخلاق ، فلأجل عدم مغدورية أحد منهم يلزم عمل قرعة بينهم وتنصيب من تصادفه^(٣) " .

-
- (١) أمين سامي باشا : " تقويم النيل وعصر محمد علي باشا " ج ٢ ص ٤٣٧ .
 (٢) أمين سامي باشا : " تقويم النيل وعصر محمد علي باشا " ج ٢ ص ٤٦٥ .
 (٣) أمين سامي باشا : " تقويم النيل وعصر محمد علي باشا " ج ٢ ص ٤٨١ .

وفي خلال سنة ١٨٣٧ أصدر محمد علي باشا إلى ناظر المدارس أوامره — بناء على طلب مطوش باشا — بطبع ألفى نسخة من كتاب ”الفنون البحرية“ حتى يعم نفعه كل من اهتم بشؤون البحر .

وفي ٢٨ يونيه سنة ١٨٣٧ أبحر محمد علي باشا على السفينة ”بيلان“ متجها نحو جزيرة كريت في حين أقلعت السفينة ”حصص“ بنجله إبراهيم باشا في اليوم الثالث من شهر يوليه فاصدة ميناء بيروت ، وبعد رحلة استغرقت ستة عشر يوما وصل الوالى إلى كاندنيا ونزل إليها في يوم ١٨ أغسطس ، وفي اليوم السابق على مغادرته — أى في يوم ٢٧ أغسطس سنة ١٨٣٧ — وصلت إلى كريت سفينتان وأربع فرقاطات وقرويتان واربعتان بقيادة مطوش باشا وأقلع مجموعها في اليوم التالى نحو السودان . وقد تنقل محمد علي باشا في ربوع جزيرة كريت إلى أن عاد بمفرده إلى الاسكندرية في اليوم الثالث من سبتمبر ولم تصل الوحدات الأخرى إلا في الرابع والعشرين من نوفمبر سنة ١٨٣٧ .

وفي أثناء سنة ١٨٣٨ عقد أمير البحار مطوش باشا لواءه على السفينة ”عكا“ ثم على السفينة ”بيلان“ ابتداء من يوم ٢٤ أغسطس ، وفي منتصف شهر سبتمبر قدم محمد علي باشا إلى الجهة الراسية فيها قطع الأسطول وعرض مختلف وحداتها قبل سفره إلى الوجه القبلى وزيارته السودان وسنار .

ولعل آخر رحلة قام بها محمد علي باشا مع مطوش باشا تلك الرحلة القصيرة التى لم تتجاوز الثلاثة أيام — من ١٧ إلى ٢٠ سبتمبر سنة ١٨٤٢ — ولم تنقضى عليها إلا بضعة شهور حتى لاقى مصطفى مطوش باشا وجه ربه في أثناء سنة ١٨٤٣ بعد حياة حافلة بجلالات الأعمال فى خدمة البحرية المصرية التى أدار دفتها تسع سنوات كاملات ، ودفن فى الاسكندرية فى ضريح بالقرب من مسجد أبى العباس المرمى .

وقد وصفه الأميرال دوران فييل في تلك الكلمة الوجيزة البليغة فقال ما تعريبه :
”كان مطوش حقيقا بما بلغه من على المناصب ، وذكراه جديرة بأن تسجل
في القلوب على مر الزمان“^(١) .

ولما توفي مصطفى مطوش باشا في سنة ١٨٤٣ نصب محمد علي باشا مكانه
ولده الأمير محمد سعيد ، فكان أمير البحار الخامس في عصر أبيه الكبير بعد اسماعيل
بك جبل طارق ومحترم بك وعثمان نور الدين باشا ومصطفى مطوش باشا ، وأصبح
سر عسكرام للدونامة المصرية وسواريا للغليون ”بني سويف“ وصار هوسار بك
أميرالا ثانيا ومعه اليوزباشي مانويلي مترجماله^(٢) .

أمير البحار الخامس الأمير محمد سعيد :

هو ابن محمد علي باشا الكبير من زوجته ”عين الحياة قادن“^(٣) ورابع ولاية مصر
من الأسرة العلوية وخامس أمراء البحار في الأسطول المصري في ذلك العهد الزاهر .
ولد بالقاهرة يوم الأحد ١٧ مارس سنة ١٨٢٢ (٢٣ جمادى الثانية سنة ١٢٣٧)
ونشأ في حجر أبيه الذي كاف يعزه ويعني بتربيته وتثقيفه فأدخله في البحرية المصرية ،
وعلى أثر وفاة بيسون بك استقدم محمد علي باشا من فرنسا المسيو هوسار بك (Houssart)
لتعليم ابنه الأمير محمد سعيد الفنون البحرية حتى إذا ما أحرز منها نصيبا وافرا انتظم
في خدمة الأسطول وعينه والده قبودانا برتبة صاغ قول أغاسي على القرويت

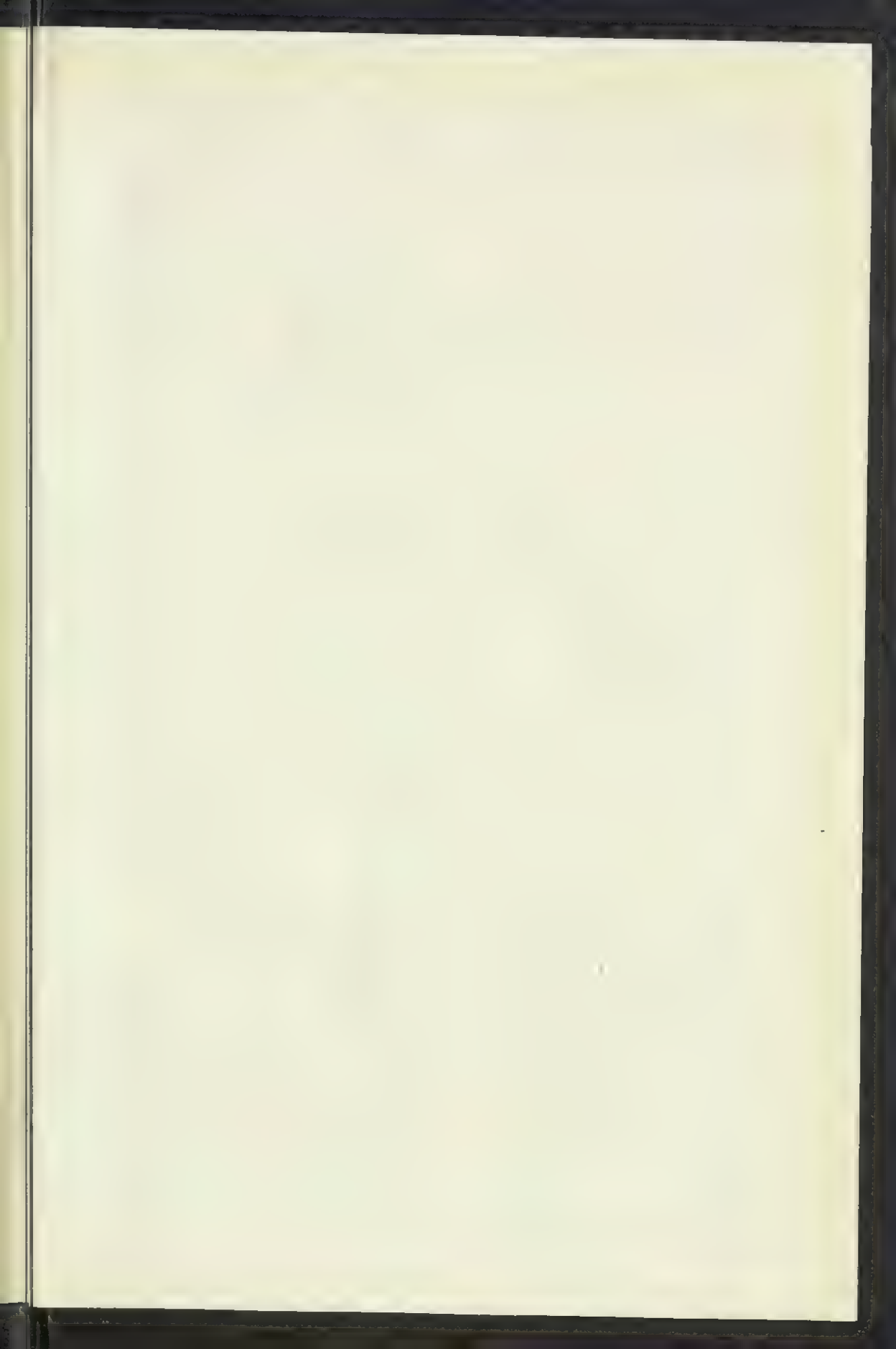
(١) الأميرال دوران فييل : ”حلات محمد علي وإبراهيم البحرية“ ج ١ ص ٤٦٤ ، والأمير عمر
طوسون : ”صفحة من تاريخ مصر في عهد محمد علي“ ، وأمين سامي باشا : ”تقويم النيل وعصر
محمد علي باشا“ ، وعبد الرحمن زكي : ”أعلام الجيش والبحرية في مصر“ ج ١ ص ٦١ ، ومؤلفنا :
”أمراء البحار في الأسطول المصري“ ص ٤٥ — ٥٤ .

(٢) خلف مصطفى مطوش باشا ولدين هما : صقر وصالح وقد ألحقهما محمد علي باشا في المدارس
البحرية واستخدمهما في الأسطول المصري جزاء لخدمات والدهما .

(٣) توفيت ”عين الحياة قادن“ بالاسكندرية في سنة ١٨٤٩ ودفنت بمقابر الأمرة المالكة
بالتى دانيال .



٢٢ — الأمير محمد سعيد يرتدي زي أمير البحار



”دمهور“ وفي أواخر سنة ١٨٣٣ أبحر مع حسن بك الاسكندراني وبعض وحدات الأسطول لتفقد شواطئ سوريا .

وفي يوم ٤ نوفمبر سنة ١٨٣٤ (٢ رجب سنة ١٢٥٠) عين محمد علي باشا ابنه الأمير محمد سعيد بك معاوناً لمصطفى مطوش باشا سر عسكر الدونامة وناظر البحرية المصرية وقتئذ، وأصدر اليه أمراً أشار له فيه ” بأنه حال وجوده بالدونامة يلزم الامتثال لأوامر مطوش باشا وعدم جلوسه إلا بأمره وإجراء التعظييات اللازمة الى سر عسكر المشار اليه وقت المرور عليه رعاية لمنصبه كما هو مأموله فيه ، وأن من البديهي حصول تعظيم سعادته من الباشا المشار اليه حال وجودهما خارج الدونامة حتى بذلك تنال شرف الملك وتحصيل المعارف والآداب ^(١) “ .

وقد حددت أوامر أخرى مرتب الأمير سعيد بك الشهري بمائة قرش ”أسوة بسائر المساعدين بالدونامة بناء على استئذان مطوش باشا ناظر البحرية وصرف ذلك المرتب على حساب السفينة الموجود بها ^(٢) “ .

غير أنه يبدو أن الوالي لاحظ في التسعة شهور الأولى التي قضاها ابنه في البحرية نتائج غير مرضية دعت به في الثاني والعشرين من شهر يولييه سنة ١٨٣٥ (٢٦ ربيع الأول سنة ١٢٥٢) الى إصدار أمر له هذا نصه :

” صار مسموعى عدم التفاتك للدروس وميلك للراحة والرقاد ومعاشره القبوادنات القدم الذين لا يبدرون شيئاً من الآداب وترك مجالسة من تكتسب منه مسلك الإنسانية على أننا سبق أن نهبنا عليك بدوام الانتباه للدروس والسير بالمشى والحركة لعدم حصول السمن ، واللازم عليك الإلتفاف بمن لهم معرفة بالأصول الجديدة العارفين بالحالة والوقت والاهتمام في تعلم تلك الأصول منهم حتى لا يقال

(١) أمين سامى باشا : ”تقويم النيل وعصر محمد علي باشا“ ج ٢ ص ٤٢٨ .

(٢) أمين سامى باشا : ”تقويم النيل“ المجلد الأول من الجزء الثالث ص ٧٥ .

إن محمد على سيئ الخلق وأن هذا السير ليس سير الآدمية فلا تغير نشأتك الأصلية كما سبق النصيح لك وتعظيم كبرائك والقيام التواضع مصداقا للحكم والأحاديث وتسعى فيما يكون به علوشاً نك، وبمنه تعالى سأحضر للاسكندرية لامتحانك أمام أحد المدرسين فإذا ظهر عدم الالتفات للدروس وعدم إزالة ثقل جسمك فرحة بحالك أجرى تأديبك، بناء عليه يلزم أن تترك تلك الأدوار والسير على مقتضى هذا على الدوام على الحركة وإعجاب جسمك وعدم الاجتماع على عادى الأدب، والافتداء بسير فارس أفندى المدرس والتطبع بأخلاقه لاتصادفه بحسنها، وعدم تناول الطعام معه لاستنكافه بدعة استعمال الشوكة والسكين، لأنه صوفى، فيلزم الإصغاء لهذه النصائح وترك ما أنت عليه والميل والرغبة إلى التواضع لتكون مقبولا عند والدك وعند الناس فضلاً عن علوشاً نك^(١) .

وفى ٢٤ أبريل سنة ١٨٣٧ (١٧ المحرم سنة ١٢٥٣) أصدر محمد على باشا أمراً إلى الأمير سعيد قال له فيه "إن من محبى الأبوية ومودتى نحوك قد عينت لك أساتذة للتدريس لك ولمعرفتى دوام تشويقك لتحصيل المعارف ولجود سماعى بزيادة تفوق ومهارة المدعو قيوده الرسام فى الرسم وعلمى الحساب والهندسة قد حررت إلى مختار بك (هو مصطفى مختار بك مدير المدارس) لإرساله لطرفك، فعند وصوله يلزم المبادرة بالسعى فى تحصيل الدروس كما ينبغى لتكون من ذوى المعارف إذ بالسعى والاجتهاد تنال السعادة والعز ومطلوبى بذل مجهودك فى تحصيل رضا والدك^(٢) .

وفى سنة ١٨٤٠ جعل محمد على باشا فى معية ابنه المسيو كونج (Koenig) واليوز باشية عرفان قبودان (عرفان باشا) وذو الفقار قبودان (وهو ذو الفقار باشا

(١) أمين سائى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٤٤٠ .

(٢) أمين سائى باشا : "تقويم النيل وعصر محمد على باشا" ج ٢ ص ٤٨٤ .

الذى صار فيما بعد ناظرا للخارجية (وسرهنك قبودان) (والد اسماعيل سرهنك باشا)
بوظيفة مفردات ^(١) .

إستسلام الأسطول العثماني وانضمامه إلى الأسطول المصرى
(سنة ١٨٣٩) :

أفلق الأسطول التركى من بوغاز الدردنيل بقيادة القبودان أحمد فوزى باشا لمنازلة
العمارة المصرية عقب انتصار ابراهيم باشا فى وقعة نزيب فى ٢٤ يونيه سنة ١٨٣٩
وتغلغل الجيش المصرى فى آسيا الصغرى واحتلاله بيره جك — على ضفة نهر الفرات
اليسرى — ثم عنتاب ومرعش وأورفه .

غير أن السلطان محمود الثانى توفى فى أول يولييه سنة ١٨٣٩ وخلفه على عرشه
المخوف بالصعاب نجله عبد المجيد ، وهو فى السابعة عشرة من عمره ، فأثر — بناء على
مشورة صدره الأعظم خسرو باشا — الجنوح إلى السلم ، وأرسل إلى مصر رسولا
يدعى عاكف أفندى لمهادنة محمد على باشا مع تكليفه إعادة الأسطول العثمانى إلى
قواعده بالآستانة .

ولما كان بين القائد البحرى أحمد فوزى باشا والصدر الأعظم خسرو باشا
من قديم العدا مثل ما كان بين هذا الأخير وبين محمد على باشا الذى نافسه فى ولاية
مصر وأقصاه عنها بعد ان تولاها فى سنة ١٨٠٣ ، فقد ساورت الشكوك نفس
القبودان العثمانى وعظمت وساوسه ورأى فى استدعائه إلى الآستانة استدراجا
لعزل محتوم أو قتل محتمل .

وبنما كان يقلب كفا على كف ويضرب أنحسا لأسداس ويتسائل عن مصيره
إذا وكيله عثمان باشا يزىّن له أن يلتجئ إلى محمد على باشا — خصم خسرو باشا اللدود —

(١) عبد الرحمن الرافعى بك : "عصر اسماعيل" ج ١ ص ٢٣ — ٧١ ، واسماعيل سرهنك
باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ، ومؤلفنا : "أمراء البحار فى الأسطول المصرى"
ص ٥٤ — ٦٦ .

ويقدم له العهدة التركية هدية خالصة فينال على يديه حسن الجزاء ويفلت من غياهب السجن أو من براثن الاغتيال .

صادفت هذه النصيحة هوى في نفس فوزى باشا فرسا بسفنه في جزيرة رودس ومنها أرسل إلى محمد علي باشا يخبره يعزمه ، ثم واصل سيره إلى الاسكندرية وسلم وحداته إلى والى مصر في منتصف شهر يولييه سنة ١٨٣٩ .

وفي يوم ١٤ يولييه سنة ١٨٣٩ وقف حسن الإسكندراني على ظهر الغليون رقم ٥ — ولعله المسمى ” مصر “ — على رأس قوة بحرية أمام نهر الاسكندرية وتلقى من القائد العثماني أحمد فوزى باشا استسلام وحداته التي كانت تتألف من تسعة غلايين وإحدى عشرة فرقاطة وخمسة قراويت تحمل ١٦,١٠٧ من الملاحين والآلين من الجند يبلغ عددهم خمسة آلاف مقاتل ، كما وقف الأمير محمد سعيد على قنطرة السفينة ” دمنهور “ وأدى التحية العسكرية للوحدات العثمانية وأمر سفينته باطلاق ١٩ طلقة تحية لتقدمها .

وما ان رست قطع الأسطول العثماني داخل ميناء الاسكندرية حتى بادر الأميرال العثماني إلى النزول على أسكلة سراي رأس التين فسار بين صفين من الضباط المصريين حتى وصل إلى محمد علي باشا وسلم إليه سيفه ثم قدم إليه ضباطه فانحنوا أمام والى مصر وأعرّبوا له عن شكرهم وولائهم .

بقيت القطع البحرية العثمانية في حوزة محمد علي باشا منضمة إلى أسطوله حتى تدخلت الدول الأوروبية في الأمر فاتفقت إنجلترا وروسيا والنمسا وبروسيا وتركيا على إبرام معاهدة لندرة في ١٥ يولييه سنة ١٨٤٠ تضمن ملحقتها إلزام محمد علي باشا ” أن يسلم الأسطول العثماني ببهارته ومهامته الكاملة إلى المندوب العثماني المكلف باستلامه ويحضر رؤساء الأساطيل المتحالفة هذا التسليم “ وأنه ” ليس لمحمد علي باشا في أى حال من الأحوال أن يحتسب على الباب العالي ما أنفقه على الأسطول

العثماني من المصاريف طول مدة إقامته في المواني المصرية ولا أن يخصم هذه المصاريف من الخراج الواجب عليه دفعه . إلا أن محمد علي باشا رفض قبول مثل هذه المعاهدة الجائرة وملحقها إذ أنه لم يدع إلى الاشتراك في وضع نصوصهما ، وأعلن تمسكه بالبلاد التي فتحها جيوشه وأقزته عليها معاهدة كوتاهية في ١٥ مايو سنة ١٨٣٣ ، فصمم على عدم نزوله عن أي شبر من هذه الأراضي وأبلغ رفضه إلى الصدر الأعظم الذي يادر إلى استصدار فرمان بخلع محمد علي باشا من الولاية على مصر ، وسرعان ما غادر ممثلو الدول الأجنبية الأراضي المصرية وأصبحت مصر بمفردها في حالة حرب ضد تركيا وحلفائها ، بعد أن سحبت فرنسا تأييدها السابق لمصر وانسحبت من الميدان على أثر سقوط وزارة المسيو تيير المؤيدة لمحمد علي في ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٤٠ وقيام وزارة المسيو سولت التي تولى فيها المسيو جيزو وزارة الخارجية .

ضرب الأسطول البريطاني الحصار حول الامبراطورية المصرية وأسهرت جيوش الحلفاء إلى الوقوف في وجه محمد علي باشا ، فلما رأى بحكمته أن لا طاقة له بمحاربة الحلفاء مجتمعين آثر أن ينجح إلى السلم وقبل جلاء الجيش المصري عن سوريا والأناضول ورد الأسطول العثماني إلى الباب العالي في مقابل تخويله ملك مصر الوراثي بضمانة الدول ، وأبرم اتفاق بهذا المعنى في الاسكندرية في ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٤٠ بين بوغوص بك يوسف ناظر الخارجية المصرية والكومودور نابيير (Napier) نائباً عن بريطانيا العظمى ، وتأييد هذا الاتفاق بمراسلات لاحقة تبادلها الأدميرال روبرت ستوبفورد (Robert Stopford) قائد القوات البحرية البريطانية ومحمد علي باشا والصدر الأعظم .

وتتفيذا لما تم الاتفاق عليه وصل إلى الاسكندرية في العاشر من يناير سنة ١٨٤١ مظلوم بك مدير الترسانة العثمانية والفريق ياور باشا (وهو أدميرال انجليزي أسمه ولكر Walker) عهد إليه الباب العالي بالقيادة العامة للأسطول

العثماني (وأحمد أغا أمير الحج ، وكانت مهمة الأول تقديم رسالة سلاطانية إلى محمد علي باشا ، ومهمة الثاني استلام الأسطول ، ومهمة الثالث الوصول إلى جدة في بلاد العرب لاستلام المهمات .

وفي الحادى عشر من يناير سنة ١٨٤١ رفع ياور باشا علمه على السفينة العثمانية "المحمودية" وحيثها باقى قطع الأسطول التركى الراسية فى ميناء الاسكندرية .

وفى يوم ١٧ يناير وصلت إلى الثغر الاسكندرى السفينة العثمانية "طائر بحرى" قادمة من الآستانة وعليها بعض ضباط البحرية العثمانية لاستلام وحدات أسطولهم ، وبعد ظهر الثالث والعشرين من يناير أبحر الأسطول العثمانى مع ضباطه قفلا إلى الآستانة ، ماعدا أحمد فوزى باشا القبودان السابق وعثمان باشا وشريف أغا من كبار ضباطه ، إذ تخلفوا فى مصر وآثروا البقاء بالقرب من محمد علي باشا ، لأن حكومة الآستانة اتهمتهم بالخيانة العظمى لتسليمهم الأسطول العثمانى إلى والى مصر . وقد رتب محمد علي باشا لفوزى باشا مرتبا ضخما قدره بخمسة ألاف فرنك سنويا كما أقطعه ألاف فدان من الأراضى الزراعية .

وهكذا بقيت الوحدات العثمانية منضمة إلى الأسطول المصرى وفى خدمة محمد علي باشا حولا كاملا ونصف حول ، من منتصف يولييه سنة ١٨٣٩ حتى أواخر يناير سنة ١٨٤١^(١) .

تخصيص الاسكندرية (سنة ١٨٤٠) :

كتب كلوت بك فى سنة ١٨٣٩ فى كتابه "لمحة عامة إلى مصر" يقول :
"نما سكان الاسكندرية نموا سريعا ، حتى بلغوا ٦٠,٠٠٠ نفس نلتهم يتألف من جنود الأسطول المصرى وعمال الترسانة ، ويتألف الثلثان الباقيان

(١) مؤلفنا : "الذكرى المئوية لتثبيت محمد علي باشا الكبير وأمرته على عرش مصر" ص ٣ - ١٩ ، وعبد الرحمن الرافعى بك : "تاريخ الحركة القومية - عصر محمد علي" ص ٣٠٧ ، والأميرال دوران فيل : "حملات محمد علي وإبراهيم البحرية" ج ٢ ص ١٨٠ ، وبنت بطوطة : «صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد علي باشا» ص ١١١ - ١٢٦ .

من ٢٠,٠٠٠ من أبناء العرب الوطنيين و ١٠,٠٠٠ من الأقباط واليهود و ٦,٠٠٠ تركي و ٥,٠٠٠ أوروبي، فضلا عن السكان المؤقتين الذين يأتون إلى المدينة لقيضاء أشغال لهم أو يهبطونها مدفوعين بغريزة حب الاستطلاع والرغبة في الأسفار ثم يعودون من حيث أتوا .

”وقد تغير منظر المدينة تغيرا تاما في الأيام الأخيرة فقامت في كثير من أرجائها مباني مختلفة الأنواع كالترسانات والقصور والكن والمصانع والمستشفيات وغيرها .

”ففي شبه الجزيرة المعروف باسم ”رأس التين“ توجد الترسانة البحرية والسرّاي الفاخرة المؤلفة من ”الحرمك“ وهي القسم الخاص بسكن محمد علي ، وسراي الأجانب التي يضيف فيها الوالي كبار السائحين ويسبغ عليهم فيها كل أنواع الكرم ، وعدة مباني أخرى تشغلها دوائر الحكومة .

”وفي الاسكندرية إدارة للصحة وكثير من المستشفيات أحدها مستشفى البحرية المعروف باسم ”مستشفى الحمودية“ وهو يتسع لعدد من الأسرّة يتراوح بين ألف ومائتين وألف وخمسمائة سرير ...“ .

وعلى الرغم من مبانيها العامة ومنشأتها التجارية وقصورها الفخمة ومساجدها العشرين ، وحيا الأوروبي وما فيه من مباني أنيقة ودور القنصليات — فإن الاسكندرية كانت تصطبغ مع ذلك بالصبغة العسكرية لأنها كانت قبل كل شيء ميناء حربيًا وموقعًا فنيًا و إستراتيجيًا يستوجب تحصينًا متينًا .

لذلك شكلت في ٣١ أغسطس سنة ١٨٤٠ لجنة لتحسين الثغر الاسكندري وشواطئه تألفت من الأمير محمد سعيد بك وحسن الاسكندراني بك ناظر البحرية وسليم باشا قائد المدفعية ومحمد مظهر أفندي (باني فنار الاسكندرية) والمسيو موجيل (Mougel) مهندس الحوض والمسيو هوسار (Houssart) انضم إليهم في شهر أكتوبر المسيو جاليس (Galice) وهو ضابط فرنسي من سلاح المهندسين .

(١) أمين سامي باشا : ”تقويم النيل“ المجلد الأول من الجزء الثالث ص ٧٥ .

وكان تحصين الثغر لابد منه، لأن الاسكندرية مدينة مستوية السطح وتكاد تكون محرومة من الحصون الطبيعية على الرغم من مداخلها البحرية التي تكثرت فيها المعابر والصخور الخطرة، فضلا عن أنه يسهل النزول إلى الاسكندرية من عدة مواضع في شواطئها الطويلة القفرة التي تكون خلجانا، بعضها بعيد وبعضها قريب من حصونها القديمة التي رمت، أو من الحصون الصغيرة الجديدة والأبراج التي عززت حامياتها، حتى بدت ذات قوة عظيمة مع أنها في الواقع غير منيعة ولا تقوى على مهاجمة الأعداء.

يضاف إلى هذا أن الحالة السياسية كانت مضطربة وقتئذ وأسطول الدول رابض في المياه الإقليمية المصرية يطالب برد وحدات الأسطول التركي التي استسلمت إلى والى مصر بحض إرادتها في منتصف يولييه سنة ١٨٣٩.

والواقع أن تحصين الإسكندرية وشواطئها وضواحيها يرجع جل الفضل فيه إلى يقظة حسن الإسكندراني والى الخطة البارة التي وضعها ونفذها جاليس بك، فقد قام هذان الضابطان بمباشرة أعمال التحصين بهمة لا تعرف الكلل وعاونهما ضباط بحريون وفرقة من العمال تراوح عددها بين عشرة آلاف رجل وإثنى عشرة ألفا، فبنوا خطوطا دفاعية جديدة ورمموا غيرها من الخطوط الموجودة من قبل، ودعموا حصونا قديمة وأدخلوا عليها تحسينات وجهزوها بمدافع كبيرة وأخلوا بعض المناطق من سكانها وحفروا حفرا ملاءوها بمواد متمجرة بل شقوا خنادق في خطى الدفاع الأول والثاني، وضاعفوا مخافر المراقبة في كل مكان بحيث إذا حاول العدو إنزال جنوده عند الأنفوشي للوصول إلى الإسكندرية يكون مضطرا إلى اجتياز لسان ضيق من الأرض تحميهِ حصون عززت بـ ٢٥٠ مدفعا.

هذا ولم يفتهم تحصين موقع أبي قير خشية نزول الأعداء بها. ويقول في هذا كلوت بك في مؤلفه "لمحة عامة إلى مصر" ما تعريبه :

(١) كان خط الدفاع الثاني عن الإسكندرية في سنة ١٨٤٠متدا حتى قرية خورشيد في ضواحي المدينة، ولا تزال بقايا أحد حصون ذلك العهد قائمة بالقرب من كفر الدوار.

”إن موقع أبي قير أصبح من المواقع ذات شأن عظيم من الوجهة الحربية ، وقد أدرك الوالى قيمة هذا الموقع ، فأنشأ فيه استحکامات صيرته منيعا بشهادة رجال الفن “ .

غير أنه إذا استطاع العدو مع ذلك النزول فى أبى قير فىرى نفسه مضطرا للوصول إلى الإسكندرية إلى ارتياد بقعة صحراوية يكاد يكون منسوب مسطحها معادلا لمنسوب سطح البحر ، وفى هذه الحالة تقطع القناة حتى تندفق مياهها على الغزاة فتفزعهم أو تؤخر على الأقل زحفهم .

وقد نصبت فى النقطة الضعيفة من هذه المنطقة ١٥٠ من المدافع الضخمة والمتوسطة لحمايتها . أما الشاطئ بين الإسكندرية ورشيد فإنه أصلا صعب المنال بسبب الصخور المغمورة تحت سطح الماء ، فضلا عن كثرة المياه التى تكتنف تلك المنطقة ، ومع ذلك فقد عززت الحصون والبوغاز والمضائق المؤدية إلى سد رشيد تعزيزا كبيرا — استعدادا للطوارئ — بمدافع بعيدة المدى نصبت على الحصون حتى يكون فى مقدورها أن ترد على نار أسطول مغير قد يطلق مدافعه من مسافة بعيدة .

وعلى ذلك فإن كل بقعة صالحة لنزول جنود العدو عنى بتحصينها ولم تترك مكشوفة ومستهدفة للخطر .

أما ميناء الإسكندرية فكان فيه بوغازان : أحدهما تمر به الفرقاطات والثانى تمر به السفن ذات حجم أصغر ، وقد أعدت جسور عائمة من القوارب لإغراقها فى البوغازين فى الوقت المناسب للحيلولة دون دخول سفن العدو ، ونظرا لبعده هذين البوغازين فقد عجزت مدافع الشواطئ عن حمايتها ولذلك أنشئ للدفاع عن البوغاز الأول خطان من السفن الثابتة أحدهما امتد من حصن نكروبوليس أو الأنفوشى إلى طرف قصر رأس التين ، أما الآخر وهو بوغاز مارابوت (قايتبى)

فكانت تحميه عشرون سفينة مدفعية رست خلف جزيرة قايتباي الصغيرة في موضع أمين لا تستهدف فيه لئار مدافع العدو .

ولاستكمال وسائل التحصين وعلى الرغم من وجود ٣٧٤ مدفعا كبيرا و ٢٦ مدفعا من طراز "هاون" اصطفيت بطاريتها من رأس التين الى الفنار الصغير فقد افترض أن أسطولا مغيرا قد يطاق على المدينة مدافع هاون من عيار عشر بوصات من مسافة ٥,٣٠٠ متر فلا تحول مدافع الشواطئ دون سقوط قذائف العدو في قلب المدينة نفسها فرئى تعزيز حصون رأس التين والفنار بمدافع هاون ذات عيار كبير .

وفي أواخر شهر أكتوبر سنة ١٨٤٠ اتخذت تدابير دفاعية أخرى تحت إشراف جاليس بك من مقتضاها عزز حصن صغير (لا وجود له اليوم) كان يقوم على مقربة من مقر قنصلية فرنسا القديمة وعلى مقربة من شارع سعد زغلول الحالى فنصبته فيه بطارية لتمنع سفن العدو الخفيفة من دخول الميناء الجديد .

وجهاز خط الاستحكامات في الجزيرة الواقعة شرق سيدى العجمى تجهيزا خاصا بمدافع بعيدة المرمى تستطيع إطلاق قنابلها على البوغازين .

وأخيرا زودت حصون باب العرب والدخيلة والمكس والملاحين وكوم الناضورة وغيرها بمدافع قوية .

وفي شهر نوفمبر قرر مجلس الدفاع أن ترسو السفن في محاذة الشاطئ وأقرب ما تكون منه ، لتكون بمثابة بطاريات عائمة تساعد مدافع الحصون وتحول دون اجتياز العدو للبوغازين ، وجعلت فرقة متنقلة مؤلفة من ست سفن من سفن الميدان وسبع فرقاطات على دوام الأهبة للاقلاع إلى خارج البوغازين كطليعة هجوم ، وفي الوقت نفسه دأبت القراويت على أعمال الاستطلاع بالقرب من الشواطئ .

وتقرر ألا يبقى فوق ظهر السفن الكبيرة والفرقاطات والقراويت من الجنود إلا عدد من أمهر الملاحين اللازمين لمناورة المدفعية بحيث يتناوبون العمل ، أما

الباقون فقد استخدموا للعمل في بطاريات مدافع البر حيث اختير ٤٠٠٠ سلاح من احتياطي الأسطول ضموا الى رجال المدفعية في الجيش البري .

ومن الأمور المستحدثة أنهم وضعوا حول بطاريات السفن مراتب ، سمك الواحدة منها نحو متر محشوة بالصوف والقطن والخلد والرمل لحماية المدافع من تأثير سقوط المقذوفات النارية عليها .

ولم يُشارك المصريون في هذه الأعمال الدفاعية ضباطا ولا بحارة من جنود الاسطول العثماني الراسي في الإسكندرية ، لأنهم كانوا يرتابون في إخلاصهم ويشكون في كفاءتهم ، فقد كان للعثمانيين في مصر رجال مخبرات يجوسون القطر ويعملون مع بعض الأجانب كوكلاء سريين للأعداء . فلم تكن الاحتياطات بالغة ما بلغت سوى تدابير لا غنى للبلاد عنها بعد تحويل المدينة الى موقع دفاعي ولا سيما بعد سقوط عكا وبيروت بفعل دسائس وكلاء أجنب دلو العدو على المواضع الضعيفة للاستيلاء منها عليهما .

وعلا بامر نظارة البحرية المصرية كانت الضباط والبحارة العثمانيون تلغى أجازاتهم في النهار ويحصنون بكل دقة في كل ليلة على ظهر سفنهم بعد نزع سلاحها . ولقد قامت الدلائل على وجود رجال مخبرات كانت بعض الدول الأجنبية قد بثتهم في المدينة ، ففي الليلة التي سبقت وصول الكومودور نابيير بالأسطول البريطاني الى الاسكندرية لوحظ أن يدا مجهولة امتدت الى ١٥ مدفعا في الحصون التي يقيم بها الترك وعطلتها عن العمل^(١) .

والى جانب الترك كان هناك تجار من أمم شتى ليست لهم جنسيات معروفة أو كانوا يستترون بالجنسية التي تخدم مصالحهم أكثر من غيرها في تلك الظروف ، ولما كانوا يشتغلون في أعمال تدر عليهم أرباحا طائلة فقد رأوا في الحصار البحري الذي ضربته إنجلترا على مصر تعطيل تجارتهم أدى بهم الى التذمر والشكوى .

(١) الأميرال دوران فيل : " حملات محمد علي و ابراهيم البحرية " ج ٢ ص ٢٤٦ .

غير أنه مما يستوجب الملاحظة ذلك الموقف الجريء الذى وقفه التجار الانجليز المقيمون فى الاسكندرية وقتئذ من حصار الأسطول البريطانى للشعر إذ ذهبوا الى حد الاحتجاج على حكومتهم بسبب هذا الحصار ولم يترددوا فى إظهار عطفهم على والى مصر علنا . وقد شاركهم فى هذا الشعور الرعايا اليونانيون المقيمون فى مصر وكان بينهم عدد كبير من المعجبين بالوالى ، نذكر منهم آل توسيزا وأنستاسى وزيزنيا وكازولى وغيرهم ممن لقى لدى محمد على باشا عطفًا خاصًا لما أظهره على الدوام من شعائر الولاء والاخلاص .

وقد ذكر الدكتور محمد صبرى بك فى مؤلفه : "الامبراطورية المصرية فى عهد محمد على" ما تعريبه :

"انه لما نشبت الثورة اليونانية وكان محمد على يعطف على هذه الأمة أغمض عينيه عن أعمال اليونانيين فى مصر وصان أرواحهم وأموالهم على الرغم من الأوامر الصادرة اليه من الباب العالى^(١) .

ومع ذلك فقد امتدت الرقابة الشديدة الخفية حتى شملت جميع أرجاء المدينة بفضل رجال الشرطة .

وكذلك بسطت رقابة عسكرية دقيقة على الميناء وعلى ما جاوره ، فعينت دوريات كانت تطوف باستمرار حوله نهارا وكان عدد رجالها يضاعف فى الليل وكانت تسند قيادتها الى ضباط من الأسطول الحربى ينتخبون من بين الشبان الذين يجيدون اللغات الأجنبية .

وخشى كثير من الناس الذين كانوا يقيمون قريبا من الميناء من استهداف منازلهم لقنابل الأساطيل المتحالفة ولا سيما بعد توتر الحالة من جراء الأحداث

(١) محمد صبرى بك : "الامبراطورية المصرية فى عهد محمد على" ص ٨٢ ، وبولينيس : "محمد على واليونانيون" .

السياسية فأخلوا بيوتهم واختار بعضهم السكنى على ضفاف ترعة المحمودية — وكانت ملتقى المصيفين إذ ذاك — وآثر غيرهم السفر إلى القاهرة حرصا على أرواحهم وأموالهم في حين فرضت رقابة شديدة على الباقين .

وفي أواخر سنة ١٨٤٠ مرت ساعات خطيرة على سكان الاسكندرية ازداد فيها خوفهم من قرب اعتداء الدول على مصر . وكان حسن الاسكندراني قائد المنطقة وقتئذ وجاليس بك يقضيان ليالى برمتها مكبين على الخرائط والخطط المبسوطة أمامهما ، فيدرسان تفاصيلها ويوازنان بين حظها من النجاح والمخاطر التى يمكن أن تتعرض لها ، وكان يشترك فى مناقشتهما الحربية ضباط أركان حربهما ويصفون لكل كبيرة وصغيرة من تفاصيل التدابير التى يتم الاتفاق عليها .

وكان الضباط المراسلة يركضون فى المدينة وضواحيها ليلا ونهارا متعهدين جميع الحصون ومناطق المراقبة ، ولا يكادون يتهون من إقامة نقطة من نقط الدفاع حتى يشرعوا فى غيرها أو ينشئوا أعمالا احتياطية أخرى ، فابتكروا مجموعات من تلك الاستحكامات المغطاة أو المموهة وأقاموا شبكة كاملة من الفخاخ المهلكة لكل عدو يدفعه تهوره على الإغارة المباغتة .

وفى ذات يوم بعد أن فرغ حسن الاسكندراني من وضع خطة من خطط الدفاع المنيعة أمسك قلمه وبرجله والتفت الى جاليس بك مفتخرا وقال له :
” الآن لا أحب لنفسى أن أكون فى مكان ذلك القائد المسكين المكلف بالهجوم على الاسكندرية “ .

وفى أغلب الليالى كان يلتحف حسن الاسكندراني بدثار وعمامة غائصة الى حاجبيه ويستصحب أحيانا ضابطا ويسير أحيانا وحيدا فيتجه بخطوات سريعة نحو أحد الحصون ليتفقدوها بقتة ، وبجأة يشق نداء الحرس السكون والهدوء سائلا عن الطارق ويأمع فولاذ حربته فى الظلام فينعكس ضوء لمعانه على صدر هذا الزائر الكبير الذى يبادر بكلمة السرففتح له الأبواب على مصراعها فيدخل الاسكندراني الحصن ويعرض حاميته ويتفقدوها على حين غرة .

ثم يهبط حسن الاسكندراني الميناء فيستقل أحد الزوارق ينساب به قدما إلى فرقاطة أو إلى قرويت فيفاجئها بزيارة مباغتة ويتفقدوها من دون تنبيه سابق . وقبل أن يصل إلى السفينة يبضع مئات من الأمتار يقول للضابط المرافق له : ” إرسل “ فيبلغ الضابط الأمر إلى السفينة فتطلق الصفارات ويخرج الجنود من عنابرهم ويتجمعون ويصطفون على ظهر المركب ويبادر القبودان بانزال سلم السفينة فيتسلقه الاسكندراني مسرعا ثم يعرض الجنود متمهلا ويمعن نظره في كل رجل ويفحصه من قمة رأسه إلى أخمص قدميه ، وتقع نظراته عليه وقوع ومضة البرق فتخترق أعماق نفوس البحارة وهم وقوف جامدون في موقفهم لا يتحركون .

وعند ما كان حسن الاسكندراني يتفقد بطاريات المدافع كان يلقي على ضباط المدفعية سيلا من الأسئلة ، فإذا بدا له شيء لا يرضيه أصبح صوته قاطعا كخذ النصل ، أما إذا ما وجد ما ترتاح إليه نفسه أبرقت عيناه وأضاءت الابتسامة وجهه ورق صوته وقال : ” عفارم ، الله يكثر من أمثالكم “ .

وكان الاسكندراني يتعهد خطوط الدفاع على صهوة جواده بصحبة جاليس بك ، فتارة هو في العجمى وتارة هو في الملاحة . ثم يقصد ليلا إلى أبي قير ويهرع إلى رشيد فيخفف ضباط الحامية لاستقباله ويسرعون إلى تقديم خيامهم ليسترخ فيها فيقول لهم : ” علام الراحة ، إني لست متعبا “ . ويدعونه إلى تناول الطعام فيقول لهم : ” لماذا هذه المائدة ، إن جرایة البحار البسيطة تكفيني وقلة الماء الخاصة بالجندي تطفئ ظمأى ، فإني ما جئت إلا للتفتيش “ .

ولم تكن التحصينات في حاجة إلى تحسينات بل كانت تتوفر فيها كل ما تحتاج إليه من مدافع وبارود وذخيرة ومواد متفجرة وكبسول وبنادق مشطوفة ومدافع الهاون ومدافع الحصار والمؤن ومواد احتياطية ، وكانت هناك إدارات لمراجعة التقارير ووضع كلمات السر والكشوف والقوانين الرمزية (الكود) والتعليمات وغافر الاشارات ومراكز الاسعاف .

وكانت تقضى التعليمات بأن يكون كل جندى فى موضعه بغاية السرعة وتحذر من ارتكاب أقل إهمال فى تبديل الحرس وملاحظة جنود المراقبة وجنود المناورات والمدفعية وحاملى الرسائل والخدم .

وكان الاسكندراني يشرف على أقلام الاستعلامات ونظام الدوريات والاستطلاع والإشارات . فيفاجئ الضباط بطلب المحاضر وقرارات الترقى وكشوف العقوبات والوقف عن العمل ، وكان يفحص العرائض والطلبات والترخيصات .

وفى أثناء زيارة حسن الاسكندراني لحصون الاسكندرية كان يصطف أمامه المشاة بلوكا فيهدف ضابطهم : " سلاح " فيقفون ويضربون الأرض بمؤخرة بنادقهم ضربة عنيفة وحراهم تلمع وقاماتهم منتصبة ورؤوسهم مرفوعة وعضلاتهم بارزة . وفى ذات مرة عرض الإسكندراني جنود البر والبحر التابعين لهذه البلوكات وكانت تلوح على سيمائهم أمارات تدل على أن روح الدفاع تجيش فى صدورهم . وعلى أترائتهائه من العرض قال : "يستطيع العدو أن يحمى الآن أو غدا أو فى أى وقت أراد . ليحمى من أراد المحيى فكل شئ قد أعد وسيدافع حسن الاسكندراني عن الاسكندرية حتى آخر رجل من رجاله"^(١) .

غير أن اتفاق الاسكندرية المبرم فى نوفمبر سنة ١٨٤٠ على أثر ضرب الأسطول البريطانى الحصار حول الامبراطورية المصرية حال دون تحقيق هذه الأمنية .

الخط الشريف الهايوني الصادر فى ١٣ فبراير سنة ١٨٤١ وفرمان أول يونيه سنة ١٨٤١ وفرضهما بعض القيود على البحرية المصرية : على أترائتهاء الحرب السورية وإبرام الصلح بين مصر والباب العالى — تحت ضغط الدول العظمى — أصدر السلطان عبد المجيد إلى محمد على باشا الخط

(١) بنت بطولمة : "صفحات من تاريخ البحرية المصرية فى عهد محمد على باشا" ص ١٢٧

الشریف الهايونی بتاريخ ١٣ فبراير سنة ١٨٤١ (٢١ ذى القعدة سنة ١٢٥٦)
وفيه اعترف له بتثبيته في الحكومة المصرية ومنحه فضلا عن ذلك الولاية على مصر
بطريق التوارث بشروط عديدة منها الشروط الآتية التي تتضمن قيودا صارمة
فرضتها تركيا على البحرية المصرية وهي :

”... كذا ملابس الضباط وعلامم امتيازهم وملابس الملاحين وعساكر البحرية
المصرية ورايات سفنها يجب أن تكون مماثلة لملابس ورايات وعلامم رجالنا
وسفنتنا . وللحكومة المصرية أن تعين ضباطا برية وبحرية حتى رتبة الملازم . أما
ما كان أعلى من هذه الرتبة فالتعيين إليها راجع لإرادتنا الشاهانية . ولا يسوغ لوالى
مصر أن ينشئ من الآن فصاعدا سفنا حربية إلا بإذنا الخصوصي^(١) .“

ولما تلى هذا فرمان على محمد على باشا أبدى بعض الاعتراضات على نصوصه
مما حدا بالسلطان إلى إصدار فرمان لاحق بتاريخ أول يونيه سنة ١٨٤١ (١٠ ربيع
الثاني سنة ١٢٥٧) ضمنه حق توارث العرش في الأسرة العلوية للأكبر فالأكبر
من أولاد محمد على باشا ونسله الذكور ومنح والى مصر حق الإنعام بالرتب البحرية
والبرية حتى رتبة أميرالاي ولكنه أبى القيد المفروض على إنشاء السفن الحربية .
وإليك ما جاء فيه بشأن البحرية :

”من الواجب أن يلبس ضباط البحرية المصرية نفس العلامات التي يلبسها
ضباط البحرية الأتراك ، وأن تكون رايات السفن المصرية مماثلة لنفس رايات
السفن التركية ، ومن ثم لوالى مصر أن يرقى ضباطه البرية والبحرية حتى رتبة
أميرالاي ، أما الترقى لما فوق هذه الرتبة كرتبة الميرلواء والفريق فمن اللازم
ضرورة أن تطلبوا رضانا المملوكي وتحصلوا على أوامرنا الشاهانية بشأنه ، وليس

(١) فليب جلاذ : ” قاموس الادارة والقضاء “ ج ٦ ص ٧٢٠ .

لولاية مصر في المستقبل أن ينشئوا ولا سفينة حربية واحدة قبل حصولهم على رضا الباب العالي وعلى رخصة صريحة منه في ذلك^(١).

وقد بقي معمولاً بأحكام هذين الفرمانين في عهود إبراهيم باشا وعباس باشا الأول ومحمد سعيد باشا إلى أن استصدر الخديو اسماعيل فرماناً بتعديل بعض نصوصهما.

القوات البحرية :

كانت تتألف القوة البحرية المصرية في سنة ١٨٣٣ من :

ضابط عظيم برتبة فريق .	١
ضابط عظيم برتبة ميرلواء .	١
ضابط عظيم برتبة أميرالاي .	١
ضباط عظام برتبة قائمقام .	٤
ضباطا برتبة بكباشي .	١٣
ضابطا برتبة صاغقول أغاسي .	٣٠
ضابطا برتبة يوز باشية وملازمين .	٧٣٥
ضباط أركان حرب الأسطول .	٤٠٦
جندى بحرى .	١٦,٣٧١
عساكر ممتزة على البحرية في ترسانة الاسكندرية .	٨,٣٥٨
طلبة المدرسة البحرية بالاسكندرية .	١٢٥٠
كتبة الترسانة ومترجمون بها .	٤١٢
المجموع ^(٢) .	٢٧,٥٨٢

(١) فيليب جلاد : "قاموس الادارة والقضاء" ج ٦ ص ٧٢٦ .

(٢) الأمير عمر طوسون : "صفحة من تاريخ مصر في عصر محمد علي" ص ١٥٧ .

وكانت تتألف قوة أركان حرب الأسطول المصرى فى سنة ١٨٣٧ من :

عدد	
١	ضابط عظيم برتبة فريق .
١	ضابط عظيم برتبة ميرلواء .
١	ضابط عظيم برتبة أميرالاي .
١٥	ضابطا عظميا برتبة قائمقام .
١	ضابط برتبة بكباشى .
١٣	ضابطا برتبة صاغقول أغاسى .
١٥	ضابطا برتبة صول قول أغاسى .
٣٥	ضابطا برتبة يوزباشى أول .
٤١	ضابطا برتبة يوزباشى ثان .
٦٢	ضابطا برتبة ملازم أول .
٥٥	ضابطا برتبة ملازم ثان .
٨٠	ضابطا برتبة مساعد أول .
٣١	ضابطا برتبة مساعد ثان .
٥٥	ضابطا برتبة تلميذ بحرى .
٤٠٦	المجموع ^(١)

ميزانية البحرية ونفقات الأسطول :

فى سنة ١٨٣٣ بلغت الميزانية العامة للدولة المصرية ٢,٥٢٥,٢٧٥ جنيها أنفق

منها على البحرية ٣٠٠,٠٠٠ جنيه .

(١) الأمير عمر طوسون : " صفحة من تاريخ مصر فى عصر محمد على " ص ١٦٦ .

وقد ذكر اسماعيل سرهنك باشا أن عدد السفن الحربية بلغ ٣٤ ومجموع جنودها ١٥,٦٤٣ ومجموع عمال ترسانة الإسكندرية ٤٠٧٦ شخصا فالمجموع الكلي ١٩,٧١٩ شخصا ، ومجموع نفقات القوات البحرية وملحقاتها ٩,٧٨٧,٥٠٠ فرنك في وقت لم تزد ميزانية مصرفيه على ٢,٠٠٠,٠٠٠ جنيه .

وقال المسيو مانجان : ”إن نفقة الأسطول المصري وإنشاء السفن الحربية بلغت ٣٩٤,٠٢٥ جنيتها في حين أن ميزانية المصروفات كلها بلغت في ذلك العام ١,٩٩٩,٠٧٠ جنيتها “ .

قواد البحر الآخرون :

القبودان محمد شتن : هو من تلاميذ البعثات الذين أرسلوا في سنة ١٨١٧ الى فرنسا وتخصصوا في دراسة العلوم والفنون البحرية في كلية تولون البحرية ، وبعد عودته الى مصر في أوائل سنة ١٨٢٥ انتظم في سلك البحرية حتى صار أميرالا ثانيا للأسطول المصري ، وتولى قيادة الفرقاطة ” البحيرة “ في حرب القرم واصطدم بها مع الفرقاطة ”مفتاح جهاد“ التي كان يقودها حسن باشا الإسكندراني عند مدخل البوسفور في البحر الأسود في يوم ٣١ أكتوبر سنة ١٨٥٤ في أثناء عودتهما الى الآستانة لإصلاح بعض قطع العاودة المصرية فغرق مع من غرق في هذا الحادث الأليم^(١) .

القبودان محمود نامي : هو من تلاميذ البعثات الذين أرسلوا في سنة ١٨١٧ الى فرنسا وتخصصوا في دراسة العلوم والفنون البحرية في كلية تولون البحرية ،

(١) الأمير عمر طوسون : ” البعثات العلمية في عهد محمد علي “ ص ٣٨ ، وعبد الرحمن الرافعي بك : ” تاريخ الحركة القومية — عصر محمد علي “ ص ٥٣١ ، وعبد الرحمن زكي : ” أعلام الجيش والبحرية في مصر “ ج ١ ص ٦٢ .

وبعد عودته الى مصر في أوائل سنة ١٨٢٥ عينه محمد علي باشا قائدا للسفينة
”الإسكندرية“ ، وفي أثناء فتح سوريا نصب محافظا لبيروت ، وقد بقى في هذا
المنصب سبع سنوات من سنة ١٨٣٣ الى سنة ١٨٤٠ ، وسار سيرة عدل وإصلاح
حبيته الى نفوس الأهلين ، وفي سنة ١٨٥٩ عين ناظرا للآلية وأنعم عليه بالباشوية ،
وهو جد الداماد أحمد نامى بك رئيس الحكومة السورية سابقا^(١) .

البكباشى البحرى سليم محمد قبطان : هو ضابط بحرى مصرى قام
بأعمال كشفية في منابع النيل ، وتعتبر رحلاته التى قام بها باكورة ثمار الحضارة
التى انبعثت أضواؤها في مصر منذ مائة عام ، فقد عنى محمد علي باشا بالكشف
عن منابع النيل فأرسل في خلال أربع سنوات ثلاث بعثات تحت رياسة القبودان
سليم محمد .

قامت البعثة الأولى من الخرطوم في ١٦ نوفمبر سنة ١٨٣٩ على ظهر خمس
ذهبيات جىء بها من مصر ، وكانت كل ذهبية مسلحة بمدفعين ، وثلاث ذهبيات
أخرى جىء بها من سنار وقياستين وخمسة عشر زورقا فيها من المؤن والذخائر ما يكفى
لمدة ثمانية أشهر ، فوصلت البعثة الى بلدة العيس على بعد خمسمائة فرسخ جنوبى
الخرطوم ، وقد حالت الموانع في النهر دون تقدم السفن فقفلت راجعة ، وفي أثناء
عودتها عرّجت على نهر السوبات وقطعت فيه عشرين يوما الى أن حالت قلة
المياه دون تقدمها فعادت الى الخرطوم وبلغتها في ٣٠ مارس سنة ١٨٤٠ بعد رحلة
دامت ١٣٥ يوما .

(١) الأمير عمر طوسون : ”البعثات العلمية في عهد محمد علي“ ص ٣٨ ، وعبد الرحمن
الرافعى بك : ”تاريخ الحركة القومية - عصر محمد علي“ ص ٥٣٢ ، وعبد الرحمن زكى : ”أعلام
الجيش والبحرية في مصر“ ج ١ ص ٦٣ .

وبدأت البعثة الثانية في ٢٣ نوفمبر سنة ١٨٤٠ فسارت الحملة في النيل الأبيض وتجاوزت الجهة التي بلغتها البعثة الأولى ، ثم اتجهت جنوبا حتى بلغت في يوم ٢٠ يناير سنة ١٨٤١ جزيرة "جونكر" الواقعة على الخط الخامس من خطوط العرض بالقرب من غندوكرو التي تبعد عن الخرطوم ١٠٨٠ ميلا جنوبا ، ولم يبق بين الحملة وبلوغ منابع النيل إلا مسافة وجيزة بالنسبة الى ما قطعته من المراحل ولكنها لم تستطع متابعة السير لهبوط مياه النيل جنوبى تلك الجهة ولوجود الجنادل والشلالات التي حالت دون تقدم السفن فعادت البعثة الى الخرطوم في ١٨ أبريل سنة ١٨٤١ بعد رحلة دامت ١٤٦ يوما .

وتحركت البعثة الثالثة من الخرطوم في ٢٧ سبتمبر سنة ١٨٤١ ، غير أنها لم تتجاوز النقطة التي بلغتها سابقتها فعادت إلى الخرطوم يوم ٦ مارس سنة ١٨٤٢ بعد رحلة دامت ١٦٠ يوما .

وكان من نتائج هذه الرحلات أن كشفت عن مناطق واسعة كانت مجهولة إلى ذلك الحين فأفادت الحضارة والعلم فوائد جمة وبسطت نفوذ مصر خفق العلم المصرى لأول مرة على تلك الأصقاع الاستوائية^(١) .

البكباشى البحرى محمد الاسلامبولى : تخرج من مدرسة البحرية بالاسكندرية ثم أرسل إلى إنجلترا للتخصص فى الفنون الهندسية وبناء السفن ، ولما أتم دراسته عاد إلى مصر وعينه محمد على باشا بكباشيا بحريا فى سنة ١٨٣٦ ونصبه رئيسا لقسم إدارة الصناعة والهندسة وإنشاء السفن فى ترسانة الاسكندرية

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ٦٤ ، وعبد الرحمن الرافى بك : "تاريخ الحركة القومية — عصر محمد على" ص ١٨٩ ، ورسالة البكباشى سليم بك قطان منشورة فى «مجلة الجمعية الجغرافية الفرنسية» عدد يولى سنة ١٨٤٢ ص ٨ .

وتولى مع زميله حسن بك السعران ما كان يتولاه المسيو دى سيريزى من أعمال،
وقد أنتجت دار الصناعة في عهده عددا عديدا من السفن الحربية خفف عن مصر
وطأة الكارثة التي حلت بها في مياه نافرين .

وقد سافر إلى إنجلترا مرة أخرى على ظهر الفرقاطة "الشرقية" التي تم بناؤها
بالاسكندرية سنة ١٨٤٧ للاشراف على تركيب آلاتها البخارية^(١) .

القبودان عبد الكريم : هو شقيق محرم بك صهر محمد علي باشا وأمير البحار
الثاني في عهد محمد علي، ووالد حسين باشا فهمى المعمار، تعلم في مدرسة الاسكندرية
البحرية وأرسله محمد علي باشا في بعثة علمية لإتمام علومه وممارسة التدريب البحري
على سفن الأسطول البريطانى ، ثم عاد إلى مصر وعين بإحدى قطع الأسطول
المصرى ، وقد اشترك القبودان عبد الكريم مع زملائه في ترجمة النظم والقوانين
المتبعة في البحرية البريطانية^(٢) .

القبودان خلف الله : نشأ في قرية أم دينار (من أعمال الجيزة جنوبى قرية
نكلا بنحو ثلاثة آلاف متر) ولما شب انتظم في سنة ١٨٢٥ في سلك البحرية
المصرية فتعلم أصولها، ثم جعل قبيارجيا في صناعة تركيب الحبال ونحرزها وتركيب
الصوارى ونسج البليطوه من اللبف ونحو ذلك ، ثم عين في طاقم القرويت
"شاهد جهاد" الذى ابتاعته الحكومة المصرية من الحكومة البريطانية فسافر عليه
إلى شبه جزيرة المورة حيث خاض غمار الحرب تحت قيادة إبراهيم باشا، ثم عاد
إلى مصر على ظهر السفينة نفسها وسافر عليها ثانية بعد شحنها بالمؤن والمهمات
الحربية ، ولما أنشئ القبع نمرة ١ عين القبودان خلف الله من بين عسكره
وكانوا خمسة وأربعين ممن تدرّبوا على صناعة القبيارجية . ثم رقى إلى درجة بلكنجى —

(١) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ٦٢ .

(٢) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ٦٢ .

وهى رتبة أعلى من القبيارجى بدرجتين - وأقلع على ظهر القبوع نمرة ١ إلى عكا حيث اشترك في دكها بحرا، ورقى في خلال تلك المدة إلى رتبة باش ريس ثالث ثم إلى باش ريس ثانى ثم جعل في سنة ١٨٣٥ باش ريس أول نمرة واحد لأشغال الترسانة بورشة الأورمة وهى صنعة جر الأثقال وتفريغ المراكب إلى البر وإنزالها في البحر ونحو ذلك .

ولما أنزل القبوع نمرة ١١ إلى البحر أختير القبودان خلف الله لتركيب أورمته وهى طقم المركب من حبال وصواري وقلوع ونحوها .

وفى سنة ١٨٤٩ أنعم على القبودان خلف الله برتبة يوزباشى وفى سنة ١٨٥٤ نال رتبة صولقول وفى سنة ١٨٥٦ رقى إلى رتبة صاغقول أغاسى ، وجعل ملاحظ أشغال ورشة الأورمة .

ولما أنشأ الخديو اسماعيل القرويت "لطيف" والوابور "الصاعقة" باشر القبودان خلف الله تركيب أورمتها بخفات فى غاية الإتقان ، وأنعم عليه الخديو برتبة البكباشى فى سنة ١٨٦٨ تقديرا لما بذله من جهود فى خدمة البحرية المصرية^(١) .

وفاة ابراهيم باشا ومحمد على باشا الكبير :

وفى العاشر من نوفمبر سنة ١٨٤٨ عاجلت المنية ابراهيم باشا فى حال حياة أبيه بعد حكم لم يتجاوز سبعة أشهر ، أما محمد على باشا فقد أخذ المرض يتزايد عليه إلى أن لفظ نفسه الأخير فى الثانى من أغسطس سنة ١٨٤٩ فرقد رقدته الأبدية فى مسجده بالقلعة ، راضيا مرضيا عن أمة وهبها بين عشية وضحاها أسطولا تبوأ المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول العظمى دون أن تمتد يده إلى قرض من الخارج ، معتمدا فى ذلك على صدق عزيمته وعلى مرافق بلاده وعلى إخلاص شعبه الوفى .

(١) على باشا مبارك : "الخطط التوفيقية" ج ٨ ص ٨٥٠ .

X

(١)

سفن الأسطول المصرى فى سنة ١٨٣٧ (نقلا عن المسيو مانجان)

العدد	الاسم	ضباط أركان الحرب	عدد البحارة	عدد المدافع
١	مصر	٢٣	١١٧٢	١٣٦
٢	عكا	٣٤	١٢٠٨	١٠٠
٣	المحلة الكبرى	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٤	المنصورة	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٥	الاسكندرية	٣٣	١١٠٢	١٠٠
٦	أبو قير	٣٢	٨٠٣	٨٤
٧	رشيد	١٧	٥٢٩	٦٠
٨	البحيرة	١٧	٥٢٩	٦٠
٩	شير جهاد	١٧	٥٢٩	٦٠
١٠	كفر الشيخ	١٧	٥٢٩	٦٠
١١	واسطة جهاد	١٧	٥٢٩	٦٠
١٢	دمياط	١٧	٥٠٠	٥٢
١٣	سمند جهاد	١٣	٢٤٢	٢٤
١٤	طنطا	١٣	٢٤٢	٢٤
١٥	جناح بحرى	١٣	٢٤٢	٢٢
١٦	جهاد بيكر	١٢	٢٠٠	٢٠
١٧	واشنطن	١١	١٧٧	٢٠
١٨	شاهين دريا	١١	١٧٧	٢٠
١٩	الصاعقة	١١	١٧٧	٢٠
٢٠	تمساح	١١	١٧٧	٢٠
٢١	شاهد جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٢	شهباز جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٣	بادئ جهاد	١١	١٣٨	١٦
٢٤	أمريكان	١١	١٣٨	١٦
	المجموع	٤٣٩	١١,٨٢٠	١٢٠٤

(١) فيليكس ماجان: "الموجز فى تاريخ مصر تحت حكم محمد على" ج ٣ ص ١٤٤ و ١٤٦.

سفن الأسطول المصرى فى سنة ١٨٣٩ (نقلا عن كلوت بك^{١)})

العدد	الإسم	عدد البحارة
١	مصر	١٠٩٧
٢	عكا	١١٤٨
٣	المحلة الكبرى	١٠٣٤
٤	المنصورة	١٠٣٤
٥	الاسكندرية	١٠٣٤
٦	أبوقير	٧٣٦
٧	رشيد	٥١٠
٨	البحيرة	٥١٠
٩	شير جهاد	٥١٠
١٠	دمياط	٤٧٠
١١	سمند جهاد	٩٧
١٢	طنطا	١٨٣
١٣	جناح بحرى	١٥٩
١٤	واشنطن	١١٥
١٥	جهاد بيكر	١٥٩
١٦	شاهين دريا	١١٥
١٧	الصاعقة	١١٥
١٨	تمساح	٩٧
١٩	شهباز جهاد	٩٧
٢٠	بلنك جهاد	١٥٩
	المجموع	٩٣٧٩

(١) كلوت بك : "لمحة عامة إلى مصر" ج ٢ ص ١٩٤ .

سفن الأسطول المصرى فى سنة ١٨٤٣
(نقلا عن اسماعيل مرهنك باشا^(١))

العدد	الاسم	عدد البحارة	عدد المدافع	جهة إنشائها
١	مصر	١٠٩٧	١٠٦	الاسكندرية
٢	عكا	١١٤٨	١٠٦	»
٣	المحلة الكبرى	١٠٣٤	١٠٠	»
٤	المنصورة	١٠٣٤	١٠٠	»
٥	الاسكندرية	١٠٣٤	١٠٠	»
٦	أبوقير	٧٣٦	٨٤	»
٧	رشيد	٥١٠	٦٠	ترينسته
٨	البحيرة	٥١٠	٦٠	»
٩	شيرجهاد	٥١٠	٦٠	ليفورن
١٠	واسطة جهاد	١٨٦	٢٨	جزائر الغرب
١١	دمياط	٤٧٠	٥٦	الاسكندرية
١٢	سمند جهاد	٨٩	١٨	مرسيليا
١٣	طنطا	١٨٦	٢٨	الاسكندرية
١٤	جناح بحرى	١٨٥	٢٤	جنوه
١٥	جهاد بيكر	١٨٥	٢٤	»
١٦	صاعقة	٨٨	٢٤	ليفورن
١٧	تمساح	٨٨	١٦	مرسيليا
١٨	شاهد جهاد	١٨١	٢٤	الاسكندرية
١٩	شهباز جهاد	٧٨	١٨	مرسيليا
٢٠	بادئ جهاد	٨٩	٢٤	أمريكا
المجموع		٩٤٣٨	١٠٦٠	

(١) اسماعيل مرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٥٣ .

سفن الأسطول المصرى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩
(نقلا عن جدول حسن باشا الاسكندراني^(١))

العدد	الاسم	عدد البحارة	عدد المدافع	سنة نزولها الى البحر	جهة إنشائها
-------	-------	-------------	-------------	----------------------	-------------

سفن الغليون أو القبايق

١	المحلة الكبرى	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٠	الاسكندرية
٢	المنصورة	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٠	»
٣	الاسكندرية	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣١	»
٤	أبوقير	٧٣٦	٩٤	١٨٣١	»
٥	مصر	١٠٩٧	١٠٦	١٨٣٢	»
٦	عكا	١١٤٨	١٠٦	١٨٣٢	»
٧	حمص	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٣	»
٨	بيلان	٩٠٠	٨٦	١٨٣٤	»
٩	حلب	١٠٣٤	١٠٢	١٨٣٧	»
١٠	القيوم	١٠٣٤	١٠٠	١٨٣٨	»
١١	بنى سويف	١٠٣٤	١٠٢	١٨٣٨	»
١٢	دمشق	—	—	—	»

الفرقاطات

١٣	منوف	٥٥٨	٦٤	١٨٣٦	الاسكندرية
١٤	دمياط	٤٧٠	٥٦	١٨٣٩	»

(١) وضع حسن الاسكندراني باشا هذا الجدول في عهد إمارة محمد سعيد باشا للبحرية المصرية أى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩ وفى حال حياة أبيه محمد على باشا الكبير .

(تابع) سفن الأسطول المصرى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩
(نقلا عن جدول حسن باشا الاسكندراني)

العدد	الاسم	عدد البجارة	عدد المدافع	سنة تزويدها إلى البحر	جهة إنشائها
الفرقاطات					
١٥	رشيد	٥١٠	٦٠	١٨٣٨	تريسته
١٦	الجعفرية	—	٦٠	١٨٣٤	ليفورن
١٧	شير جهاد ^(١)	٥١٠	٦٠	١٨٢٦	»
١٨	البحيرة	٥١٠	٦٠	١٨٢٩	تريسته
١٩	النيل ^(٢)	٥٢	٦	١٨٣٤	انككرا
القراويت					
٢٠	طنطا	١٨٦	٢٨	١٨٣٠	الاسكندرية
٢١	دمنهور	١٨٦	٢٦	١٨٣٨	»
٢٢	واسطة جهاد	—	٢٨	١٨٢٠	جزائر الغرب
٢٣	جناح بحرى	١٨٥	٢٤	١٨٢٣	جنوه
٢٤	بلنك جهاد ^(٣)	١٨٥	٢٤	١٨٢٧	مرسيليا
٢٥	رهبر جهاد ^(٤)	٢٠٠	٣٠	١٨٢٦	»
٢٦	بومبه	٣٠٠	٤٥	١٨٢٤	تريسته
٢٧	جهاد بيكر	١٨٥	٢٤	١٨٢٥	جنوه
٢٨	فوه	—	٢٤	١٨٢٢	الاسكندرية
٢٩	شاهد جهاد	١٨١	٢٤	١٨٢٥	»

(١) كلمة "شير" معناها باللغة الفارسية "أسد".

(٢) كانت "النيل" فرقاطة بخارية.

(٣) كلمة "بلنك" معناها "الغمر".

(٤) كلمة "رهبر" معناها دليل.

(تابع) سفن الأسطول المصرى فيما بين سنة ١٨٤٣ وسنة ١٨٤٩
(نقلا عن جدول حسن باشا الاسكندراني)

العدد	الاسم	عدد البحارة	عدد المدافع	سنة تزويها إلى البحر	جهة إنشائها
الأباريق					
٣٠	سمند جهاد ^(١)	٨٩	١٨	١٨٢٥	مرسيليا
٣١	بادئ جهاد	٨٩	٢٤	١٨٢٢	أمريكا
٣٢	نمرة ٢	٨٩	١٨	١٨٢٣	—
٣٢	شهباز جهاد	٨٨	١٨	١٨٢٥	مرسيليا
الغوايت					
٣٤	صاعقة	—	٢٤	١٨٢٨	ليفورن
٣٥	تمساح	٨٨	١٦	١٨٢٦	مرسيليا
٣٦	غولت جديد	٥٢	١٢	١٨٣٨	الاسكندرية
الوابورات					
٣٧	برواز بحرى	—	—	١٨٥٠	—
٣٨	أسبوط	—	—	١٨٤٦	—
٣٩	جبلان بحرى	—	—	١٨٤٩	—
٤٠	الشرقية	—	—	١٨٤٦	—
٤١	رشيد	—	—	١٨٤٦	—
النقلات					

لم يتناول لإحصاء دقيق عددها على وجه التحديد .

(١) كلمة "سمند" معناها "قلمة" .

(٢) سمى فيما بعد بالفرقاطة "نخبر مرور" وركبت آلاته بلندن . وتجد المزيد من التفصيل منشورا في كتاب الأمير عمر طوسون : "صفحة من تاريخ مصر في عهد محمد على" ص ١٣٨ - ١٤٣ .

قوة مصر البحرية في عصر محمد علي الكبير من سنة ١٨١٣-١٨٤٨
(١) نقلًا عن دار المحفوظات المصرية

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	الغلات	الأطباء	الأجراجية	الكتبة
١٨١٠	٢٧	٢٩٢٨	٩	١٠٨	٦	١٥	—	٩	٩
١٨١١	٣٦	٦١٨٠	١٢	١٣٨	١٠	٧٧	—	١٢	١٢
١٨١٢	٣٦	٦١٨٠	١٢	١٣٨	١٠	٧٧	—	١٢	١٢
١٨١٣	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٤	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٥	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٦	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٧	٣٦	٦٦٦٠	١٢	١٣٨	١٠	٨٢	—	١٢	١٢
١٨١٨	٣٦	٦٧٤٠	١٢	١٣٨	١١	٨٣	—	١٢	١٢
١٨١٩	٥٤	٦٨٥٠	١٨	١٨٨	١١	٨٣	—	١٨	١٨
١٨٢٠	٧٨	٧٢٢٠	٢٦	٢٧٤	١٥	١٢٢	—	٢٦	٢٦
١٨٢١	٩٣	٨٣٨٥	٣١	٤٠٤	١٥	١٢٦	—	٣١	٣١
١٨٢٢	١٠٥	١٠١٦٠	٣٥	٤٥٦	١٥	١٢٦	—	٣٥	٣٥
١٨٢٣	١١٤	١٠٩١٠	٣٨	٥٠٨	١٥	١٢٦	—	٣٨	٣٨
١٨٢٤	١٤٤	١٢٢٢٠	٤٨	٦٢٨	١٥	١٢٧	—	٤٨	٤٨
١٨٢٥	١٥٩	١٣٣٤٥	٥٣	٦٥٦	١٥	١٢٧	—	٥٣	٥٣
١٨٢٦	١٥٩	١٣٣٦٥	٥٣	٦٥٦	١٥	١٢٩	—	٥٣	٥٣
١٨٢٧	١٦٢	١٣٥٩٠	٥٤	٦٧٤	١٥	١٢٩	١	٥٤	٥٤
١٨٢٨	١٥٩	١٣٣٦٥	٥٣	٦٤٢	١٥	١٢٩	٢	٥٣	٥٣
١٨٢٩	١٥٩	١٣٣٦٥	٥٣	٦٤٢	١٥	١٢٩	٢	٥٣	٥٣

(١) أمين سامي باشا : "تقوم النيل وعصر محمد علي باشا" ج ٢ ص ٥٧١ .

قوة مصر البحرية في عصر محمد علي الكبير من سنة ١٨١٣ — ١٨٤٨
(نقلا عن دار المحفوظات المصرية) تابع

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقلات	الأطباء	الأجراجية	الكتيبة
١٨٣٠	١٧١	١٤٢٦٥	٥٧	٧٣٠	١٥	١٢٩	٦	٥٧	٥٧
١٨٣١	١٨٦	١٥٣٩٠	٦٢	٨٢٠	١٥	١٢٩	١١	٦٢	٦٢
١٨٣٢	١٨٦	١٥٣٩٠	٦٢	٨٢٠	١٥	١٢٩	١١	٦٢	٦٢
١٨٣٣	١٩٨	١٥٩٦٠	٦٦	٩٠٨	١٥	١٢٩	١٥	٦٦	٦٦
١٨٣٤	٢٠١	١٤٨٤٠	٦٧	٩٢٠	١٥	١٢٩	١٦	٦٧	٦٧
١٨٣٥	٢٠٢	١٤٨٤٠	٦٨	٩٥٦	٤	١٤٤	١٧	٦٨	٦٨
١٨٣٦	٢٠٣	١٤٩٤٠	٦٩	٩٦٨	٤	١٤٤	١٧	٦٩	٦٩
١٨٣٧	٢٠٣	١٤٨٤٠	٦٨	٩٥٠	٤	١٤٤	١٨	٦٨	٦٨
١٨٣٨	٢٠٣	١٤٩٤٠	٦٩	٩٦٧	٦	١٤٤	١٨	٦٩	٦٩
١٨٣٩	٢٠٤	١٤٩٨٠	٧٠	٩٨٣	٧	١٤٤	١٩	٧٠	٧٠
١٨٤٠	٢٠٤	١٤٩٨٠	٧٠	٩٨٣	١٠	١٤٤	١٩	٧٠	٧٠
١٨٤١	٢٠٣	١٤٩٥٠	٦٩	٩٧١	١٠	١٤٥	٢٠	٦٩	٦٩
١٨٤٢	٢٠٣	٣١٢٠	٥	١٠	١٨	١٣	١٦	١٦	١٦
١٨٤٣	٩٦	٣٠٨٠	٣	١٠	١٨	١٢	١٥	١٥	١٥
١٨٤٤	٩٦	٣٠٨٠	٣	١٠	١٨	١٢	١٥	١٥	١٥
١٨٤٥	٩٦	٣٠٨٠	٣	١٠	١٨	١٢	١٥	١٥	١٥
١٨٤٦	٩٨	٣١٥٠	٤	١٣	١٦	١٢	١٦	١٦	١٦
١٨٤٧	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧
١٨٤٨	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧	١٧

المراجع الخاصة بالفصل الثامن

باللغة العربية :

ادوار . جوان : مصر في القرن التاسع عشر (تعريب الأستاذ محمد مسعود بك).

اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .

أمين سامي باشا : تقويم النيل وعصر محمد علي باشا .

بنت بطوطة : صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد علي باشا .

جمال الدين الشيال : عثمان نور الدين (مجلة "الكتاب" عدد سبتمبر سنة ١٩٤٦).

جميل خانكي : أمراء البحار في الأسطول المصري في النصف الأول من

القرن التاسع .

جميل خانكي : الذكرى المئوية لتثبيت محمد علي باشا الكبير وأسرته

على عرش مصر .

رفاعة رافع بك الطهطاوي : مناجح الألباب المصرية في مباحج الآداب العصرية .

عبد الرحمن الجبرتي : عجائب الآثار في التراجم والأخبار .

عبد الرحمن الرافعي بك : تاريخ الحركة القومية — عصر محمد علي .

عبد الرحمن زكي : الجيش المصري في عهد محمد علي باشا الكبير .

عبد الرحمن زكي : أعلام الجيش والبحرية في مصر .

علي مبارك باشا : الخطط التوفيقية .

عمر طوسون (الأمير) : صفحة من تاريخ مصر في عهد محمد علي — الجيش المصري

البري والبحري .

عمر طوسون (الأمير) : البعثات العلمية في عهد محمد علي .

فيليب جلاد : قاموس الإدارة والقضاء .

كريم ثابت بك : محمد علي .

مجلة الهلال : تاريخ الاسطول المصرى (بحث منشور بعدد نوفمبر

سنة ١٩٢٥ ص ١٤٥) .

كلوت بك : لمحة عامة إلى مصر (تعريب الأستاذ محمد مسعود بك) ،

محمد عبد القادر حمزة : الأسطول المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير (جريدة

« البلاغ » عدد نوفمبر سنة ١٩٣٨) .

محمود عبد الهادى : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

CATTAOUI (RENÉ) : Le règne de Mohamed Aly d'après les archives russes.

CHARLES-ROUX (F.) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. VI : Mohamed Aly et sa dynastie.

CLOT BEY : Aperçu général sur l'Egypte.

DEHÉRAIN : Le Soudan Egyptien sous Mohamed Aly.

DOUIN (GEORGES) : Les premières frégates de Mohamed Aly.

DOUIN (GEORGES) : (Navarin).

DRIAULT (EDOUARD) : Précis de l'Histoire d'Egypte, t. III : Mohamed Aly et Ibrahim.

DURAND-VIEL (VICE-AMIRAL) : Les Campagnes navales de Mohamed Aly et d'Ibrahim.

GOUIN (EDOUARD) : L'Egypte au XIXème siècle.

LA GRAVIÈRE (JURIEN DE) : Marine d'autrefois.

LA GRAVIÈRE (JURIEN DE) : La Station du Levant.

MARMONT (MARÉCHAL) : Voyage en Hongrie, en Transylvanie, dans la Russie Méridionale, en Crimée et sur les bords de la Mer d'Azoff, à Constantinople, dans quelques parties de l'Asie Mineure, en Syrie, en Palestine et en Egypte.

MENGIN (FÉLIX) : Histoire de l'Egypte sous le Gouvernement de Mohamed Aly.

MOURIEZ (PAUL) : Histoire de Méhémet Aly.

SABRY (MOHAMED) : L'Empire Egyptien sous Mohamed Aly et
la Question d'Orient.

WEYGAND (GÉNÉRAL) : Histoire de Mohamed Aly et de ses fils.

باللغة الإيطالية :

SAMMARCO (ANGELO) : La Marina Egiziana sotto Mohamed Ali.
Il contributo Italiano.

باللغة الإنجليزية :

SCOTT (ROCHFORD) : Rambles in Egypt and Candia.

الفصل التاسع

عهد عباس باشا الأول

(٢٤ نوفمبر سنة ١٨٤٨ - ١٤ يولييه سنة ١٨٥٤)

تولية عباس باشا الأول وإهماله شؤون البحرية :

على أثر وفاة ابراهيم باشا في العاشر من نوفمبر سنة ١٨٤٨ وفي آخريات أيام محمد على باشا استدعى عباس بن طوسون بن محمد على من الحجاز حيث كان متغيبا وتولى الولاية على مصر وتقلد زمام الحكم في ٢٤ نوفمبر سنة ١٨٤٨ .

وفي عهده ساءت حالة البحرية المصرية وأخذت في الاضمحلال بعد أن كانت قوية زاهرة ، ويرجع ذلك الى سببين : أولهما عام وهو إهمال الوالى شتى أعمال العمران ، وثانيهما خاص وهو كراهيته لعمه الأمير محمد سعيد باشا الذى نشأ في البحرية وكان خامس أمراء البحار في الأسطول المصرى في عهد محمد على ، فحقد عباس على البحرية لحقده على الأمير سعيد ، فأهمل شأنها وتعطلت أعمال دار صناعة السفن ووقف إصلاح الوحدات البحرية فسرى إليها العطب وتناولها التلف . وعلى الرغم من البعثات العلمية الست التى أرسلها عباس الأول الى النمسا وانجلترا وفرنسا وإيطاليا والمانيا والتي بلغ عدد أعضائها ٤٨ تلميذا لم يفكر الوالى في إيفاد طالب واحد للتخصص في الشؤون البحرية أو في صناعة بناء السفن .

وفي الوقت الذى كان أسطول مصر أحوج ما يكون الى جميع وحداته استقل عباس في أثناء سنة ١٨٥٠ الوابور " الشرقية " قاصدا جزيرة رودس وهناك اجتمع بالسلطان عبد المجيد الذى كان قد خرج من الآستانة للسياحة في جزائر الأرخبيل وقدم إليه " الشرقية " هدية خالصة الى ذاته الشاهانية فضم إلى العارة التركية وسمى " مخبر سرور " .

غير أنه لما نشبت في ٣ يوليه سنة ١٨٥٣ الحرب بين تركيا وروسيا — بحجة حماية هذه الأخيرة الكنيسة والاكليروس اليوناني في الأراضي المقدسة — طلب السلطان عبد المجيد الى عباس الأول أن يمدّه بالجند والأساطيل وفاقا للقرمانات الشاهانية ، فلبى عباس نداءه وفتح أبواب دار الصناعة البحرية المعطلة وجهاز على وجه السرعة أسطولا عهد بقيادته الى حسن الاسكندراني باشا .

أمير البحار حسن الإسكندراني باشا :

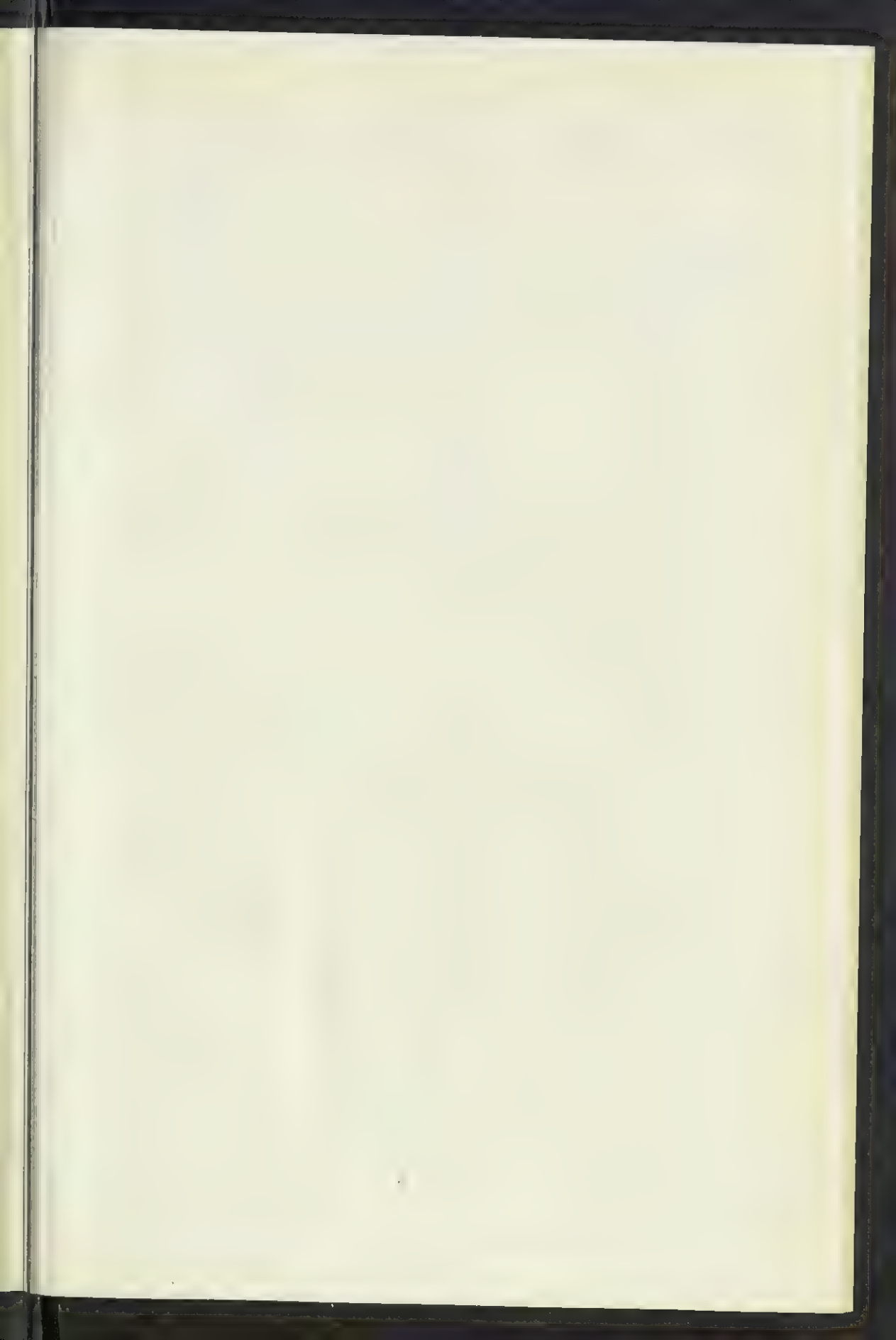
في أثناء سنة ١٧٩٠ ولد للامام حسن رئيس قبيلة الشرويشيين بجهة أنجاسيا من أعمال بلاد الشراكسة الشمالية ولد أسماه "زكريا" كان ثالث أنجاله وآخرهم . شب الطفل وترعرع على ساحل البحر الأسود ثم صح عزم أبيه على تأدية فريضة الحج وعقدت نيته على إرسال نجله الى مصر ليتلقى علومه بالأزهر فينشأ إماما مثله ، فغادر الأب بلاده مع ابنه الأصغر حوالي سنة ١٨٠٠ ، ولما يتجاوز زكريا بعد العاشرة من عمره ، فركبا البحر ليلا وأقلع بهما أحد المراكب الشراعية الى الآستانة في طريقهما الى مصر حيث انتوى الامام ترك ابنه — في أثناء غيابه بالحجاز — عند أحد أصدقائه ومواطنيه الممالك الذين كانت تربطه بهم صلات وثيقة ومودة قديمة .

وبالفعل ارتحل الامام حسن قاصدا بيت الله الحرام وسلم طفله في القاهرة الى أحد السلحدارية الشراكسة من ذوى قرياه الى حين عودته ، غير أن المنية عاجلته وهو في طريقه من مكة الى المدينة فأصبح زكريا يتيم في قطر غريب وعند غير أهله وعشيرته .

إلا أن السلحدار أنزله في بيته منزلة أبنائه فعاش زكريا في رعايته وتعلم عليه صناعة الأسلحة . وقد حدث بعد رده من الزمان أن وجه محمد علي باشا الى مصر عنايته الى تجهيز حملة عسكرية لإنقاذ ثورة الوهابيين في جزيرة العرب ، فوصى السلحدار في منتصف عام ١٨١١ بصنع كمية من الأسلحة ، ولما تم إعدادها



۲۴ — امیر لیچار حسن باشا الاسکندرانی



حملها السلحدار بصحبة زكريا الى قصر الأزبكية حيث قابلهما محمد على باشا ، وما كاد نظر الوالى يقع على هذا الشاب البافع وسمعه يصغى الى قصته حتى أعجبه فيه جراءة أعماله وصدق طويته فشملة بعطفه واستخدمه فى ديوانه ، فنبذ زكريا اسمه القديم وآثر أن يخلع على نفسه اسم أبيه حسن .

كانت مصر فى ذلك العهد قد هبت على بكرة أبيها تلبى نداء الوالى للانتظام فى الجيش فبادر حسن الى الانخراط فى صفوفه ، غير أنه لما سافر فى خلال شهر سبتمبر سنة ١٨١١ فى معية محمد على باشا الى السويس وشاهد فيها نواة الأسطول المصرى مبحرا من ثغره لنقل الرجال والعتاد الى جزيرة العرب أدرك حسن — وهو من أبناء السواحل — أن أمواج البحر تناجيه فوطن نفسه على الدخول فى البحرية . ولكن آماله لم يبد له تحققها إلا بعد ست سنوات !

ففى خلال سنة ١٨١٧ أوفد محمد على باشا فى بعثة علمية الى فرنسا حسنا (الذى لقب بالاسكندرانى) ومحمد شن ومحمود نامى بمعية المسيو دروفيتى قنصل فرنسا بمصر وتحت إشرافه . وما أن قضى الطلبة المصريون عامين كاملين فى الدرس والتحصيل لإتقان اللغة الفرنسية حتى آثر ثلاثتهم التخصص فى العلوم البحرية فانخرطوا فى الكلية البحرية الفرنسية بتولون ، وقد كان طلبة البحرية المصريون — وعلى الأخص حسن الاسكندرانى — طوال مدة إقامتهم فى تولون موضع عناية خاصة من المسيو دوييريه ^(١) (Duperré) مما كان له أحسن الوقع عند محمد

(١) كان المسيو فيكتور دوييريه حاكما بحريا لبناء تولون من سنة ١٨١٥ الى سنة ١٨١٨ (أى عند قدوم البعثة المصرية) ثم عين أميرالا وتولى مقاليد وزارة لبحرية الفرنسية فى عهد الملك لويس فيليب خمس مرات : الأولى فى وزارة المارشال مورتية (Mortier) من ٢٢ فبراير سنة ١٨٣٤ الى ١٢ مارس سنة ١٨٣٥ . والثانية فى وزارة خلفه الدوق دى برويه (Bröglie) من ١٢ مارس سنة ١٨٣٥ الى ٥ فبراير سنة ١٨٣٦ ، والثالثة فى الوزارة التالية برياسة المسيو تيير (Thiers) من ٢٢ فبراير سنة ١٨٣٦ الى ٦ سبتمبر سنة ١٨٣٦ ، والرابعة فى وزارة المسيو سولت (Soult) الثانية من ١٢ مارس سنة ١٨٣٩ الى أول مارس سنة ١٨٤٠ ، والخامسة فى وزارة المسيو سولت الثالثة من ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٤٠ الى ٧ فبراير سنة ١٨٤٣ ، وتوفى الأميرال دوييريه فقيرا فى الثانى من نوفمبر سنة ١٨٤٦ وودفن بالأفالايد .

على باشا فحفظ له هذا الجميل ولم ينسه على مرّ الأيام ، تذكر هذه اللقطة الكريمة في سنة ١٨٤١ — أى بعد أربع وعشرين سنة — فأقام مساء يوم ٢٨ مارس سنة ١٨٤١ في قصره مأدبة عشاء بمناسبة سفر المسيو كوشليه (Cochelet) قنصل فرنسا دعا اليها معه خلفه المسيو دى روهان شابو (De Rohan-Chabot) وقائد السفينتين الفرنسيتين الراسيتين وقتئذ في ميناء الاسكندرية ”أشيرون“ (Acheron) و”أنبوسكاد“ (Embustade) . وقد تبسط محمد على باشا في الحديث مع مدعويه في أثناء تناول العشاء وأثنى الثناء المستطاب على الأميرال دويبريه الذى كان وقتئذ وزير بحرية فرنسا والذي شمل بعنايته طلبة البحرية المصرية لأربع وعشرين سنة خلت ، ويقول في هذا الصدد الأميرال دوزان فييل ماتعريه :

”تحدث الوالى في أثناء تناول العشاء عن الأميرال دويبريه وزير البحرية الفرنسية حديثا طويلا أجزل فيه الثناء عليه ، ذاكرا ما أبداه من مظاهر الرعاية فيما مضى من الزمان نحو الطلبة المصريين البحريين على السفينة ”أوريون“ وعلى الأخص بالنسبة الى حسن بك (الاسكندرانى) ناظر بحريته“^(١).

وعلى أثر تخرج الطلبة المصريين من الكلية البحرية الفرنسية قاموا بثلاث رحلات علمية على سفن فرنسية فتدربوا على قيادتها وزاروا أقطارا وأمصارا نائية دون حسن الاسكندرانى عنها ”يوميات“ وصف فيها بلاد البرازيل ورأس هورن بأمريكا الجنوبية وبلاد النرويج والسويد في شمال أوربا في حين تناولت ريشة محمود نامى بالرسم المناظر الرائعة التي استوقفت أنظارهم .

وقد استغرقت الرحلة الأولى ثلاثة أشهر إذ أبحر الطلبة المصريون على ظهر الفرقاطة الفرنسية ”تيمير“ (Téméraire) واجتازوا بحر الشمال وزاروا بلاد النرويج والسويد .

(١) الأميرال دوزان فييل : ”حملات محمد على وأبراهم البحرية“ ج ٢ ص ٢٥٦ .

أما الرحلة الثانية فبدأت من ثغر تولون وشملت غربي البحر الأبيض المتوسط وسواحل اسبانيا وميناء قادس وجبل طارق وجزر أوزور (Açores) .
وأما الرحلة الثالثة فقد استغرقت ثمانية عشر شهرا ، إذ أفلعت الفرقاطة "أوريون" (Orion) من ميناء لاروشيل (La Rochelle) وسارت بجانب شواطئ اسبانيا والبرتغال حتى لشبونة ثم مضت في محاذة سواحل القارة الافريقية حتى جزر الرأس الأخضر ثم عرجت على أمريكا الجنوبية فألقت مرساها في باهية وريودي جينيرو وسان باولو وبورتو الليجرو من موانئ البرازيل وزارت مونتيفيديو وتابعت سيرها إلى رأس هورن ثم عادت أدراجها إلى فرنسا^(١) .

وفي أوائل سنة ١٨٢٥ عاد حسن الاسكندراني — برفقة زميله — من فرنسا إلى مصر وكان عمره وقتئذ نحو ثلاثين سنة تقريبا ، فعين برتبة ملازم بحري وأسندت إليه قيادة أحد الأباريق التابعة للأسطول المصري الثالث الذي اشترك في خلال شهر ابريل سنة ١٨٢٥ في معركة سبادا (Spada) البحرية ، وقد تولى بعد ذلك قيادة السفن الحربية التي عهدت إليها حراسة النقلات التي كانت تحمل الجند والذخائر من القطر المصري إلى شبه جزيرة المورة لإمداد الجيش المصري بها ، وقد اشترك حسن الإسكندراني في أثناء تأدية هذه المهمة مع مراقب اليونانيين التي كان يقودها ميوليس (Miaulis) فأغرق منها حراقتين وأسر غولتا على مقربة من شواطئ جزيرة كريت واقتاده إلى ثغر الإسكندرية ، وقد أهدى إلى محمد علي باشا بهذه المناسبة دارا في حي رأس التين بجهة أبي وردة بالقرب من زاوية سيدى ترماز (المعروفة قديما بمسجد البحارة) كما أهدى إليه ساعة من الذهب وشالا من الكشمير .

وفي أوائل عام ١٨٢٦ رقى حسن الإسكندراني من ملازم إلى يوزباشى ، وعهدت إليه قيادة أحد القراويت السريعة من مصر إلى اليونان لإيصال المراسلات العاجلة التي كان يبعث بها محمد علي باشا إلى ابنه ابراهيم باشا في المورة وفي خلال (١) راجع تفاصيل هذه الرحلات في كتاب بنت بطوله : "صفحات من تاريخ البحرية المصرية في عهد محمد علي باشا" ص ٥ الى ص ٤٠ .

صيف تلك السنة التي عاد حسن إلى الإسكندرية مع الأسطول المصرى بقيادة قائده العام محترم بك لترميم بعض السفن وإصلاحها قبل الإبحار بها ثانية فى حملات أخرى مع الوحدات الجديدة التى كان قد وصى بها الوالى فى المصانع الأوروبية ووصلت حديثا من مرسيليا وجنوه وليفورن .

وقد عكف حسن الإسكندرانى — مع زملائه عثمان نور الدين ومحمود ناسى ومحمد شنن — على ترجمة المؤلفات الفرنسية عن أصول البحرية وفنونها .

وقد اشترك حسن الإسكندرانى فى الموقعة التى دارت رحاها فى مياه نافارين (Navarin) فى العشرين من أكتوبر سنة ١٨٢٧ بين الأسطولين المصرى والعثمانى من ناحية ، وأساطيل إنجلترا وفرنسا وروسيا المتحالفة من ناحية أخرى . وكان يتولى حسن قيادة الفرقاطة "الإحسانية" فى حين كان محترم بك قائد الأسطول المصرى قد عقد لواءه على الفرقاطة "جهادية" ، وقد اندلعت النار فى سفينة حسن الاسكندرانى فى أثناء المعركة وما لبثت أن التهمت صواريخها وقلاعها وسائر أجزائها ، حتى انفجرت واهترت الأرجاء لدويها ، وقد أبى قائدها إلا أن يشهد بنفسه ترحيل رجاله عنها مستهدفا لأشد الأخطار حتى وقعت قبيله بجانبه وأصابته شظاياها فى وجهه ثم تبعها قبيلة أخرى فألقته فى البحر مغنى عليه ولولا يقظة خادمه النبوى الأمين "فرج" الذى غاص فى اليم وراءه وأسعفه على الفور لما قدر لحسن الاسكندرانى النجاة من هذا الحادث .

ولم تفل كارثة نافارين جهد محمد على باشا ولم تثبط من عزيمته ، فأخذ يبنى السفن ويصقل همم الرجال حتى تبوأ الأسطول المصرى — بعد هزيمة نافارين — المرتبة الثالثة بين أساطيل الدول .

ولما كانت مهمة إنشاء السفن من أعز أمانى محمد على باشا فقد وقع اختياره على حسن الاسكندرانى لتولى إدارة دار صناعة السفن فى الاسكندرية . وقد كان حسن عند حسن ظن الوالى به فتولى الإشراف المباشر على تجهيز الأسطول .

الحديد الذي أنزل الى البحر سريعا وتكاثر وحداته فيه حتى حسبت له الدول ألف حساب .

غير أنه ما لبث أن عاد الاسكندراني إلى ركوب البحر فاشترك في ٨ ديسمبر سنة ١٨٣١ على ظهر الفرقاطة "شير جهاد" مع الأسطول المصري بقيادة قائده العام عثمان نور الدين باشا في دك حصن عكا من البحر ، وساهم في خلال سنة ١٨٣٢ مع العمارة المصرية في حملاتها في جزر الأرخبيل اليوناني إلى أن استدعاه محمد علي باشا في أوائل شهر أكتوبر وعهد إليه قيادة الفرقاطة رقم ٤ ، ولعلها المسماة "أبو قير" .

وقد اقترن شهر سبتمبر سنة ١٨٣٣ بانقلاب جوهرى في حياة حسن الاسكندراني إذ استقر رأى محمد علي باشا على تزويجه من إحدى فتيات قصره عرفت باسم "التفات بنت الغز" . وقد كان أبوها عبد الرازق عبد المحسن الغز من أسرة مماليك يرجع نسبهم إلى قانصوه الغورى وقد لقي حتفه في مذبحه قلعة الجبل في أول مارس سنة ١٨١١ ، وعلى أثر وفاته استجارت زوجته وبنته — وكان عمرها يتراوح وقتئذ بين ست وسبع سنوات — بالوالى الذى فتح لها أبواب قصره . ولم ينقض إلا القليل حتى انتقلت الأم الى رحمة الله فعهد محمد علي باشا بأمر تربية البنت إلى أوقاش قادن أفندى التى علمتها القراءة . ولما ناهزت "التفات" الخمس والعشرين من عمرها زوجهها محمد علي باشا الى حسن الإسكندراني وكان قد جاوز الأربعين بثلاث سنوات أو أربع ، وقد تم عقد القران في قصر رأس التين وزفت العروس منه الى دار التمازية في مركبة من مركبات حرمك الوالى مما دل على منزلة العروسين الخاصة عند محمد علي باشا .

ولم ينجب حسن الإسكندراني إلا ولدا واحدا اسمه محمد عبد المحسن ، غير أن هذا الأخير تزوج مرتين : الأولى بعقده على "عصمت بنت عبد الله" وقد رزق منها "على محسن" الذى توفى حوالى سنة ١٨٧٢ وهو فى الثامنة عشرة من عمره ، والثانية بعقده على "جمال فير" وقد رزق منها محمد حسن باشا (الذى تزوج

مديحة هانم يكن شقيقة عدلى يكن باشا)، وحسن محسن باشا (الذى تزوج الأميرة عزيزة حسن)، وأحمد إبراهيم محسن باشا (الذى تزوج سنية هانم نغرى حفيده محمود نامى زميل حسن الإسكندرانى) .

وبعد تسعة أشهر من زواجه أقفل حسن الاسكندرانى فى ٢٨ يونيه سنة ١٨٣٤ على رأس قوة بحرية إلى يافا حيث عهد إليه فى حراسة الغولت "التمساح" الذى كان يقل محمد على باشا فى رحلته ، وبعد بضعة أشهر أخرى أبحر حسن بوحدات أسطوله لتفقد شواطئ سوريا وكان بمعينه الأمير محمد سعيد بن محمد على .

وفى أثناء سنة ١٨٣٥ تولى حسن الاسكندرانى قيادة الفرقاطة رقم ٣، ولعلها المسماة "الاسكندرية" ، والفرقاطتين "مفتاح جهاد" و "البحيرة" والقرويتين "طنطا" و "جناح بحرى" والغولت "التمساح" والابريق "بادئ جهاد" التى عهد إليها بمهمة نقل الذخائر والمؤن من الاسكندرية إلى طرسوس .

وقد استطاع حسن الاسكندرانى بما أناه الله من مقدرة وما عمر به قلبه من إيمان صادق أن يتقرب إلى محمد على باشا وينال ثقته وتقديره حتى عينه الوالى فى ٢٧ سبتمبر سنة ١٨٣٥ نائباً لقائد الأسطول وولاه فى أواخر شهر مايو سنة ١٨٣٧ نظارة البحرية المصرية وأنعم عليه برتبة الباشوية^(١) .

الأسطول المصرى فى حرب القرم :

بموجب إرادة سنية أصدرها عباس الأول فى أول يوليه سنة ١٨٥٣ (٢٤ رمضان سنة ١٢٦٩) تألف هذا الأسطول بقيادة أمير البحار حسن الاسكندرانى باشا من اثنتى عشرة قطعة — عدا النقلات — بها ٦٤٢ مدفعا و ٦٨٥٠ جنديا بحريا ، موزعة على الوجه الآتى :

(١) مؤلفنا: "أمراء البحار فى الأسطول المصرى" ص ٦٧ — ٧٥ .

(٢) تراجع مفردات كل قطعة فى كتاب الأمير عمر طوسون: "الجيش المصرى فى الحرب الروسية

المعروفة بحرب القرم" ص ٦٦ — ٧٥ .

الغليون "مفتاح جهاد" وبه مائة مدفع و ١٠٤٠ جنديا بقيادة القائمقام طاهر بك .

الغليون "جهاد آباد" وبه مائة مدفع و ١٠٤٠ جنديا بقيادة القائمقام خليل بك .

الغليون "الفيوم" وبه مائة مدفع و ١٠٤٠ جنديا بقيادة القائمقام محمود بك .

الفرقاطة "رشيد" وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكاشي مرجان قبودان .

الفرقاطة "شير جهاد" وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكاشي خورشيد قبودان .

الفرقاطة "دمياط" وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكاشي أحمد شاهين قبودان .

الفرقاطة "البحيرة" وبها ستون مدفعا و ٦٣١ جنديا بقيادة البكاشي مجازي أحمد قبودان .

الفرقاطة "النيل" وبها ثلاثون مدفعا و ٣٧١ جنديا بقيادة القائمقام عبد الحميد قبودان .

القرويت "جناح بحري" وبه ٢٤ مدفعا و ٢١٣ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسي زنيل قبودان .

القرويت "جهاد بيكر" وبه ٢٤ مدفعا و ٢١٣ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسي حسن أرناؤود قبودان .

الغولت "الصاعقة" وبها ١٢ مدفعا و ١٧٩ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسي طاهر قبودان .

الوابور "بروانه بحري" وبه ١٢ مدفعا و ١٧٩ جنديا بقيادة الصاغقول أغاسي صالح قبودان .

أما الجيش فقد بلغ مجموع رجاله ١٩,٧٢٢ مقاتلا مزوَّدين باثنين وسبعين مدفعا وعهد بقيادتهم إلى سليم باشا فتخى أحد القواد الذين حاربوا تحت لواء إبراهيم باشا في حروب سوريا والأناضول .

وعلى ذلك بلغ مجموع القوات البحرية والبرية ٢٦,٥٧٢ جنديا و ٧١٤ مدفعا . وفي ٢٤ يولييه سنة ١٨٥٣ (٢٧ رمضان سنة ١٢٦٠) أصدر عباس الأول من قصر بنا إرادتين باللغة التركية إلى إبراهيم ألئى بك محافظ الاسكندرية هذا تعريب الأولى :

” حيث أن السفينة التى سىركها سعادة حسن باشا قبودان سفن الجهادية المصرية يجب أن تكون منتظمة يقتضى تنظيم وفرش القمرات من جانب الميرى . ومشتري طاقم سفرى أيضا وتسليمه للسفينة المذكورة وقد حرر هذا للعلمية ^(١) “ . وهذا تعريب الثانية :

” وحيث أن الحالة تقضى بصرف ثلاثة أشهر مقدما للضباط الذين سيسافرون بمعية سعادة حسن باشا قومندان سفن الجهادية من مساعد غاية القاممقام تحت الحساب من ماهياتهم لأجل مشتري مايلزمهم ، فلدى وصول ذلك إلى علمكم بادروا بإجرائه وحرر هذا للعلمية ^(٢) “ .

وفى التاريخ نفسه أصدر الوالى باللغة التركية إفادة إلى أمير الآلاى مصطفى بك المقيم بالآستانة هذا تعريبها :

” قد اقتضت إرادتنا بأن تكونوا بمعية سعادة حسن باشا المعين هذه المرة قومندانا على السفن المصرية فلدى وصول ذلك إلى علمكم تصفون لأوامر وتنبهات الباشا المشار إليه وتتفدوننا حريا وتجتهدون فى عدم الانحراف عن أوامره ونواهيه وحرر ذلك للآشعار ^(٣) “ .

(١) الأمير عمر طوسون : ” الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم “ ص ٧٧ .

(٢) الأمير عمر طوسون : ” الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم “ ص ٦٦ .

(٣) الأمير عمر طوسون : ” الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم “ ص ٧٩ .

وفي يوم ٥ يولييه سنة ١٨٥٣ (٢٨ رمضان سنة ١٢٦٩) أرسل حسن فؤاد المناسترى باشا كتحدا الجناب الخديوى إلى حسن باشا الاسكندراني إفادة هذا نصها :

”بعد أن صار عرض ملحوظاتكم الخاصة بإركاب عساكر البرية المقتضى إرسالهم إلى الآستانة العلية في السفن التسع المعدة للقيام بعد أيام قليلة صدر النطق الكريم بإركاب الأربعة الآليات المجهزة وترحيلهم حين قيام هذه السفن ، وبعد ختام تعمير سفن القبايق يصير إركاب الآلايين الباقيين وترحيلهما إلى المحل المقصود ثم التصريح أيضا للسفن بأن ترسو ببعض الموانئ لأخذ المياه حيث لا يوجد مانع من ذلك وحرر هذا للعلومية“^(٢) .

وفي أواخر شهر يولييه سنة ١٨٥٣ قدم عثمان باشا خصيصا للاسكندرية لعرض قطع الأسطول ووحدات الجيش قبل إبحارها وخطب في رجالها مشجعا ومودعا . وأقلعت الحملة على ظهر السفن الحربية ونقلات أخرى وألقت مراسها في مياه الآستانة يوم الأحد ٢٠ أغسطس سنة ١٨٥٣ — أى بعد رحلة استغرقت ٢٨ يوما — لاضطرار المراكب إلى الرسو في عدة مرافئ في طريقها للامتراماء والتزويد زادا .

وقد عسكر الجنود المصريون ردحا من الزمان على ضفاف البوسفور وزارهم السلطان عبد الحميد في مضاربهم في بيكوس تجاه طرابيه ، وعرض فلولهم وأنعم على كل قائد من القواد بعلبة للتبغ مرصعة بالماس وأمر لكل ضابط براتب شهر . وبعد أيام أبحر الجيش المصرى في نقلات إلى ”وارنه“ (Varna) ثم مضى إلى ميدان القتال على نهر الدانوب ، ورابط معظم رجاله في مقاطعتي سلستريا

(١) حسن فؤاد المناسترى باشا هو والد إبراهيم باشا فؤاد المناسترى من وزراء العدل السابقين وجة محمد علي فؤاد وأمين بك فؤاد المناسترى وزير مصر المقوض في أنقره عاصمة تركيا .

(٢) الأمير عمر طوسون : ”الجيش المصرى في الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم“ ص ٩٠ .

(Silistrie) وأولتنترا (Oltenitza) اللتين استهدفتا لإغارات عنيفة شنها الروس فأبلى المصريون بلاء حسنا في الدفاع عنهما وأقاموا حصنا منيعا عرف "بطابية العرب" واستطاعوا في خلال سنة ١٨٥٤ أن يوقفوا الروس عند حدّهم، وبصتوا هجمات قائدهم الشهير الماريشال باسكيفيتش (Paskiévitsh) .

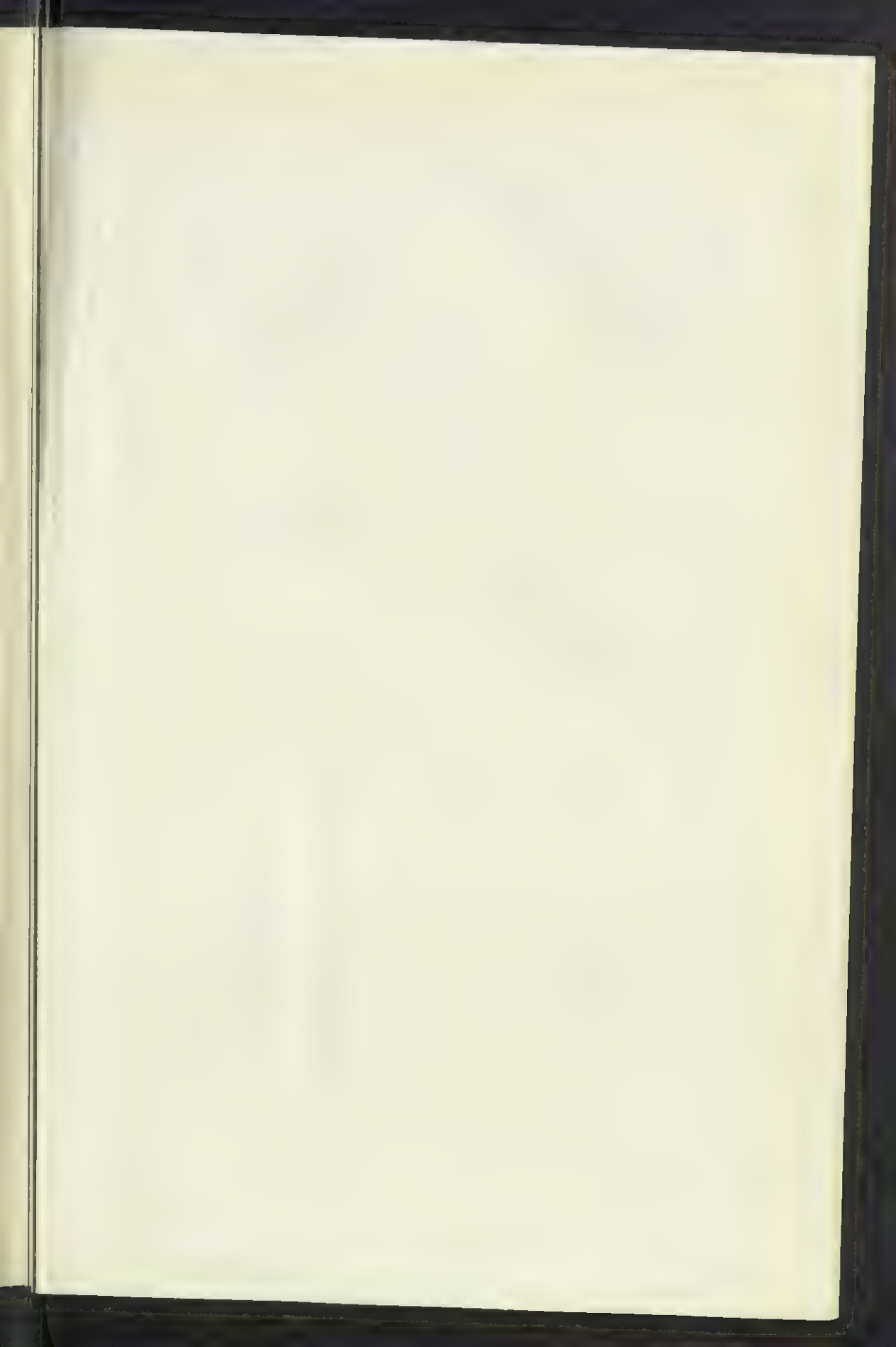
أما الأسطول المصرى فقد وزعت قطعه بين مختلف الوحدات البحرية العثمانية ، فانضمت الفرقاطة دمياط والوابور "بروانة بحرى" إلى قطع القائد التركى عثمان باشا الذى عقد لواءه على السفينة العثمانية "عون الله" وأبحر على رأس قوّة تألفت من ثلاث عشرة قطعة حربية عليها ٤٦٦٩ بحارا ومزودة بـ ٤٥٦ مدفعا إلى ثغر سينوب (Sinope) الواقع على البحر الأسود .

وإليك بيان هذه القوة البحرية :

- السفينة "نظامية" عليها ٦٠٠ بحار و بها ٦٠ مدفعا .
- السفينة "دمياط" عليها ٥٠٠ بحار و بها ٥٦ مدفعا .
- السفينة "نافيك" عليها ٥٠٠ بحار و بها ٥٢ مدفعا .
- السفينة "نظيم" عليها ٥٠٠ بحار و بها ٥٢ مدفعا .
- السفينة "قائد" عليها ٥٠٠ بحار و بها ٥٠ مدفعا .
- السفينة "فارسللى أيلات" عليها ٤٠٠ بحار و بها ٣٨ مدفعا .
- السفينة "عون الله" عليها ٤٠٠ بحار و بها ٣٦ مدفعا .
- السفينة "جل سفيت" عليها ٢٠٠ بحار و بها ٢٤ مدفعا .
- السفينة "نجي فشير" عليها ٢٠٠ بحار و بها ٢٤ مدفعا .
- السفينة "فيضى مربوط" عليها ٢٤٠ بحارا و بها ٢٢ مدفعا .
- السفينة "الطائف" عليها ٣٠٠ بحار و بها ١٦ مدفعا .
- السفينة "بروانة بحرى" عليها ١٧٩ بحارا و بها ١٢ مدفعا .
- السفينة "أركلى" عليها ١٥٠ بحارا و بها ١٢ مدفعا .



٢٥ — قطع الأسطول المصري راسية في ميناء الإسكندرية في طريقها إلى حرب القرم



وما أن رست هذه السفن في ميناء سينوب حتى فاجأها فيه أسطول روسي مكون من إحدى عشرة قطعة ومزود بـ ٦٣٢ مدفعا بقيادة الأميرال ناخيموف (Nakhimoff) وما لبث أن اشتبك الأسطولان في الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ١٨٥٣ في معركة بحرية أسفرت عن انتصار الأسطول الروسي الذي كان يفوق خصمه عددا وعددا فلاحقت بالسفن العثمانية خسائر فادحة قضت على جميع وحداتها بما فيها السفينتان المصريتان ما عدا السفينة "الطائف" التي لاذت بأهداب الفرار منذ بداية الملحمة .

وأما باقي الوحدات المصرية فقد انفصلت منها في بدء الأمر الفرقاٹان "رشيد" و "شيرجهاد" والقرويتان "جناح بحري" و "جهاد بيكر" والغولت "الصاعقة" وقامت بحراسة جزر الأرخبيل بالاشتراك مع العارة التركية ، غير أنها أرسلت بعد ذلك إلى البحر الأسود حيث تولت نقل الجيوش من وارنه إلى شبه جزيرة القرم .

وفي ١٨ مارس سنة ١٨٥٤ عرض عباس الأول بميدان محمد علي بالإسكندرية الجنود المصريين الذين تألفت منهم النجدة البرية الثانية المرسلة إلى ساحة القرم وجميعهم ٩١٠٩ من الجنود بقيادة مير اللواء ابراهيم شركس باشا .

وفي أواخر ذلك الشهر أقلت السفن المصرية تلك القوّة البرية إلى الآستانة حيث وصلت في أوائل ابريل سنة ١٨٥٤ . وما أن نزلت من السفن حتى تلقت أمرا بالركوب ثانية والإقلاع إلى مرفأ فولو (Volo) في مقاطعة تساليا (Thessalie) لمقاومة إغارة شنها ثوار اليونان على تلك الجهة .

وفي أوائل مايو من تلك السنة باغتت طائفة من العصاة اليونانيين قسما من هذه النجدة عند زحفها على مدينة بنى شهر في مضيق كلابوكا (Kalaboka)

وكبدته خسائر فادحة ، غير أن عبدى باشا قائد القوات التركية والمصرية استرد مدافعه ومضاربه وهزم العصاة شر هزيمة وألحق بهم خسائر جسيمة .

وفي يوم ٧ مايو سنة ١٨٥٤ أفلح الأسطول العثماني تحت قيادة أمير البحار التركي أحمد باشا قيصرى ، والأسطول المصري تحت إمرة أمير البحار المصري حسن باشا الإسكندراني من الآستانة إلى البحر الأسود وانضمت وحدتهما إلى أساطيل فرنسا وانجلترا ونازلت السفن الروسية في المعارك التي دارت رحاها هنالك .

وتشاء الأقدار أن يحارب حسن الإسكندراني أخاه اسكندر الذي كان قد بقي في القوقاز وجند في الجيش الروسي وأن يجتمع به خلصة ويعانقه عناقا حارا بعد فراق جاوز نصف القرن !

ديوان البحرية :

تولى ديوان البحرية في حكم عباس الأول اثنان هما :

— مير اللواء حسن الإسكندراني باشا الذي أسندت إليه رياسته قبل العاشر من سبتمبر سنة ١٨٤٤ أيام حكم محمد علي باشا واستمر فيه حتى ٢١ سبتمبر سنة ١٨٥٢ في ظل حكم عباس الأول .

— وحافظ خليل باشا الذي تولاه من ١١ سبتمبر سنة ١٨٥٤ إلى ٥ أبريل سنة ١٨٥٦^(١) .

وفاة عباس الأول :

وفي ليلة ١٤ يونيه سنة ١٨٥٤ اغتيل عباس باشا الأول في قصره بنها وخلفه عمه محمد سعيد باشا على الأريكة المصرية .

(١) أمين سامي باشا : " تقويم النيل وعصر عباس حلمي باشا الأول ومحمد سعيد باشا " المجلد الأول من الجزء الثالث ص ١١ و ٦٠ .

قوة مصر البحرية في عهد عباس باشا الأول

من سنة ١٨٤٨ الى سنة ١٨٥٤

(١) نقلا عن دار المحفوظات المصرية

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طراوة	الغلات	الأطباء	الكتبة
١٨٤٨	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧
١٨٤٩	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧
١٨٥٠	١٠٠	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧
١٨٥١	١٠١	٣٣٠٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٧	١٧
١٨٥٢	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٨	١٨
١٨٥٣	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٨	١٨
١٨٥٤	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٣	١٨	١٨

(١) أمين سامي باشا : "تقويم النيل وعصر محمد علي باشا" ج ٢ ص ٥٧١ .

المراجع الخاصة بالفصل التاسع

باللغة العربية :

- اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار (الجزء الثانى) .
- أمين سامى باشا : تقويم النيل وعصر عباس حلمى باشا الأول ومحمد سعيد باشا .

• جميل خانكى : أمراء البحار فى الأسطول المصرى .

• عبد الرحمن الرافعى بك : عصر اسماعيل (الجزء الأول) .

• عمر طوسون (الأمير) : الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب القرم .

• محمد على توفيق (الأمير) : مجموعة خطابات وأوامر خاصة بالمغفور له عباس باشا الأول .

باللغة الفرنسية :

AUDOUARD (OLYMPE) : Les mystères de l'Egypte dévoilés.

الفصل العاشر

عهد محمد سعيد باشا

(١٥ يولية سنة ١٨٥٤ - ١٨ يناير سنة ١٨٦٣)

تولية محمد سعيد باشا ومواصلته حرب القرم :

في منتصف شهر يولية سنة ١٨٥٤ تولى محمد سعيد باشا ابن محمد علي باشا الكسبير الولاية على مصر غداة اغتيال ابن أخيه عباس الأول ، وعلى أثر صدور فرمان الشاهاني بتوليته سافر محمد سعيد باشا الى الآستانة لتقديم واجب الولاء للسلطان فحضر إليه فيها محمد شنن القائد الثاني للآسطول المصري وقدم إليه باسم رجال البحر المصريين فروض التهاني بارتقائه الأريكة المصرية . وما أن عاد سعيد باشا الى مصر حتى واصل حرب القرم التي بدأها سلفه عباس ، فأرسل ابتداء من ١٩ أكتوبر سنة ١٨٥٤ بقيادة أحمد باشا المانكلي نجدة ثالثة الى الجيش المصري المرابط فيها مكونة من ١٤٩٧٦ مقاتلا و ٣٦ مدفعا فبلغ مجموع القوات البحرية والبرية المرسله هناك في عهدي عباس وسعيد :

القوة البحرية (في عهد عباس) ٦٨٥٠ جنديا بحريا و ٦٤٢ مدفعا

النجدة البرية الأولى (في عهد عباس) ١٩٧٣٢ جنديا و ٧٢ مدفعا

النجدة البرية الثانية (في عهد عباس) ٩١٠٩ جنود و ١٨ مدفعا

النجدة البرية الثالثة (في عهد سعيد) ١٤٩٧٦ جنديا و ٣٦ مدفعا

المجموع : ٥٠٦٥٧ جنديا . و ٧٦٨ مدفعا

اكتمل عدد هذه القوة في الآستانة في أوائل سنة ١٨٥٥ ثم سافرت في ٤ أبريل من تلك السنة الى ميادين القتال . وقد عانى المصريون هناك في خلال شتاء عامي ١٨٥٤ و ١٨٥٥ الشدائد والأهوال من شدة البرد القارس ، ولقى الكثيرون منهم

حنفهم في ساحات القتال أو من قتل الأوبئة والأمراض التي تفشت بينهم .
وقد دافعوا دفاعا مجيدا عن ايباتوريا (Eupatoria) وهو ثغر من ثغور شبه جزيرة القرم
كان قد احتله الحلفاء لمهاجمة مواقع الروس الحصينة وقد استشهد فيه سليم باشا
فتحى القائد العام للجيش المصرى .

أما حسن باشا الاسكندراني فقد أبحر في سنة ١٨٥٤ عائدا على رأس أسطوله
إلى الآستانة لاصلاح بعض السفن ، فهبت على مراكبه في عرض البحر الأسود
عواصف هوجاء وتكاثر عليها الضباب فحال دون اجتيازها بوغاز البوسفور بسلام ،
وقد اشتدت العاصفة عند مدخل البوغاز على مقربة من شاطئ ” الروم ايلي “
في يوم ٣١ أكتوبر سنة ١٨٥٤ مما أدى إلى اصطدام الغليون ” مفتاح جهاد “
الذى كان يتولى الاسكندراني قيادته بالفرقاطة ” البحيرة “ التي كان يقودها محمد
شنن بك فغرق في أقل من ساعة ١٩٢٠ مقاتلا كانوا على ظهرهما ولم ينج سوى
١٣٠ جنديا . وكان في عداد الغرق حسن الاسكندراني ومحمد شنن قائدا الأسطول
المصرى .

وقد ورد نبا هذه الفاجعة الأليمة في جريدة ” ذى اللستريتد لندن نيوز “
الانجليزية (The Illustrated London News) إذ نشرت بعددها الصادر
٣ ديسمبر سنة ١٨٥٤ ماعريه :

« بفع السكان القاطنون بالقرب من البحر الأسود بفاجعة ترؤع القلوب وهى
غرق بارجتين على مسافة غير بعيدة من الآستانة ، ففى ليلة ٣٠ أكتوبر سنة ١٨٥٤
عصفت بشواطئ هذا البحر عاصفة من أروع ما يذكره الناس ، ولا بد أن تكون
قد وقعت حوادث أخرى مروعة غرق فيها كثير من السفن ولكن ليس بينها ما هو
أفظع من حادثه البارجتين المصريتين العائدتين من القرم ، ففى الساعة الثامنة مساء
حمل الاعصار الفرقاطة ” البحيرة “ على بعد ميلين فقط من مصب البوسفور إلى

منطقة الأمواج الخطرة التي ترتطم بصخور "قره برنو" وما هي إلا ساعة من الزمان حتى تحطمت السفينة ولم ينج من بحارتها البالغ عددهم أربعائة سوى ١٣٠ أمكنهم أن يبلغوا الشاطئ أحياء .

« أما البارجة الأخرى وهي ذات ثلاث طبقات واسمها "مفتاح جهاد" وكان على ظهرها الأميرال المصرى — وهو على ما يقال أمهر قائد بحرى عند المصريين — فقد شاركت زميلتها في نهايتها المحزنة اذ دفعتها العاصفة الى حيث المياه قليلة خطرة وذلك في منتصف المسافة بين الآستانة ووارنه ، ومن المؤلم أن نذكر أنه غرق ٧٩٥ بحارا — من بينهم الأميرال — من بحارتها البالغ عددهم تسعمائة ، ولم يبق أى أثر من هذه البارجة المنحوسة بين المكان الذى غرقت فيه ، وقد أنزل الذين نجوا من بحارة البارجتين في الآستانة حيث كانوا موضع كثير من الالتفات والعناية » .

وقد تمكن حسن الاسكندرانى^(١) قبل غرقه أن يسلم خاتمه — الذى لم يفارقه قط — إلى أحد عبيده الذين نجوا من تلك الكارثة الفادحة . وتشاء الأقدار أن يعود هذا العبد سالماً إلى مصر ويحمل الخاتم الذى أوتى عليه الى زوجة سيده . وقد انتهت حرب القرم بفوز تركيا وحلفائها — فرنسا وانجلترا ومملكة بيمونت (إيطاليا) ومصر — على الروس وأبرم الصلح في مؤتمر باريس في ٣٠ مارس سنة ١٨٥٦ وقد سلمت فيه روسيا بمطالب الفائزين .

وبذا أسدل التاريخ ستاره وأرخب الزمان سدوله على آخر حملة قامت بها وحدات الأسطول الضخم الذى أنشأه محمد على باشا الكبير^(٢) .

(١) لحسن باشا الإسكندرانى صورتان في باريس : أحدهما — وهي المنشورة في هذا الكتاب — من ريشة الرسام لاسال (E. Lasalle) وموجودة في دار الكتب الوطنية . والأخرى معروضة في المتحف الحربى بفرساي . وقد أطلق اسم حسن باشا الإسكندرانى على أحد شوارع الإسكندرية في محرم بك .

(٢) مؤلفنا : "أمراء البحار في الأسطول المصرى" ص ٨٧ — ٨٩ .

على أن سعيد باشا أهمل مع ذلك شأن أسطوله الحربى إذ أصدر إليه الباب
العالى أمراً — بناء على طلب إنجلترا وإلحاح سفيرها فى الآستانة على السلطان —
بالكف عن إصلاح سفن الأسطول وإنشاء سفن جديدة إلا بأمره، ولما رأى
سعيد باشا أن معظم السفن الراسية أمام دار الصناعة بالأسكندرية لا تصلح للقتال
إلا بعد تصليح وترميم وأنها إذا أهملت أصابها التلف أمر بتكسيروها وباع أخشابها
وسرح معظم ضباطها .

وعلى الرغم من أن سعيد باشا نشأ فى البحرية وتدرج فى مناصبها المختلفة فإنه لم
يفكر فى إيفاد طالب واحد إلى الخارج فى إحدى البعثات الثلاث التى أرسلها
إلى فرنسا والنمسا والمانيا والتى بلغ عدد أعضائها ٤٨ تلميذا .

الملاحة التجارية :

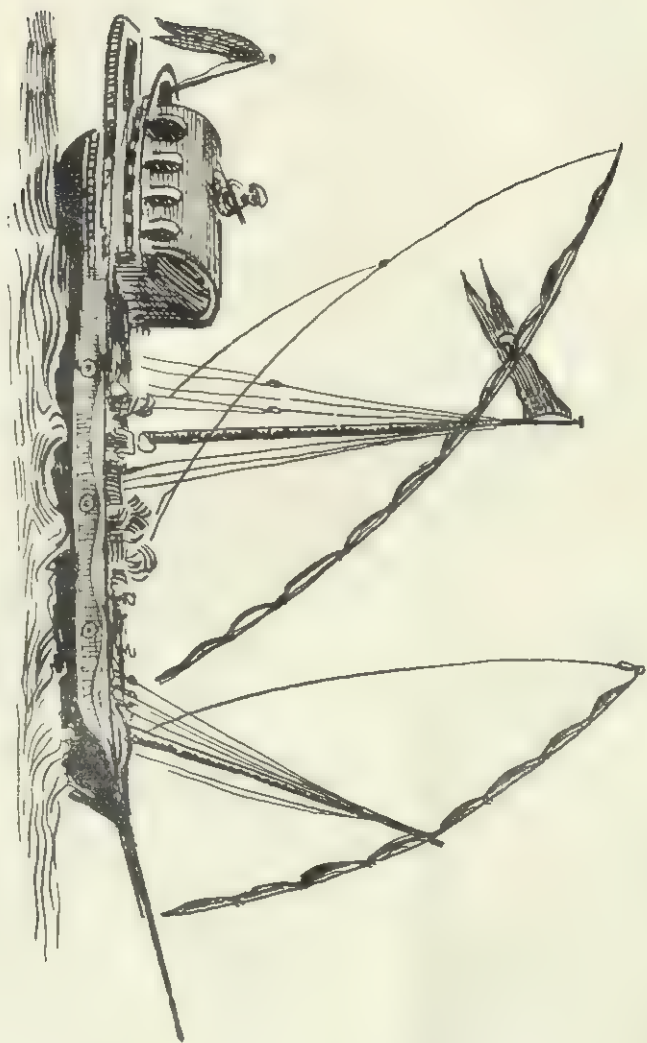
غير أنه وإن كان أهمل سعيد باشا شأن البحرية الحربية فإنه غنى بالملاحة
التجارية الداخلية والخارجية فأنشأ شركتين للملاحة إحداهما نيلية والأخرى بحرية .
فالشركة الأولى للملاحة النيلية أسست سنة ١٨٥٤ وسميت " الشركة المصرية
للملاحة التجارية " ، وكان الغرض منها نقل الحاصلات والمسافرين بطريق النيل
على البواخر .

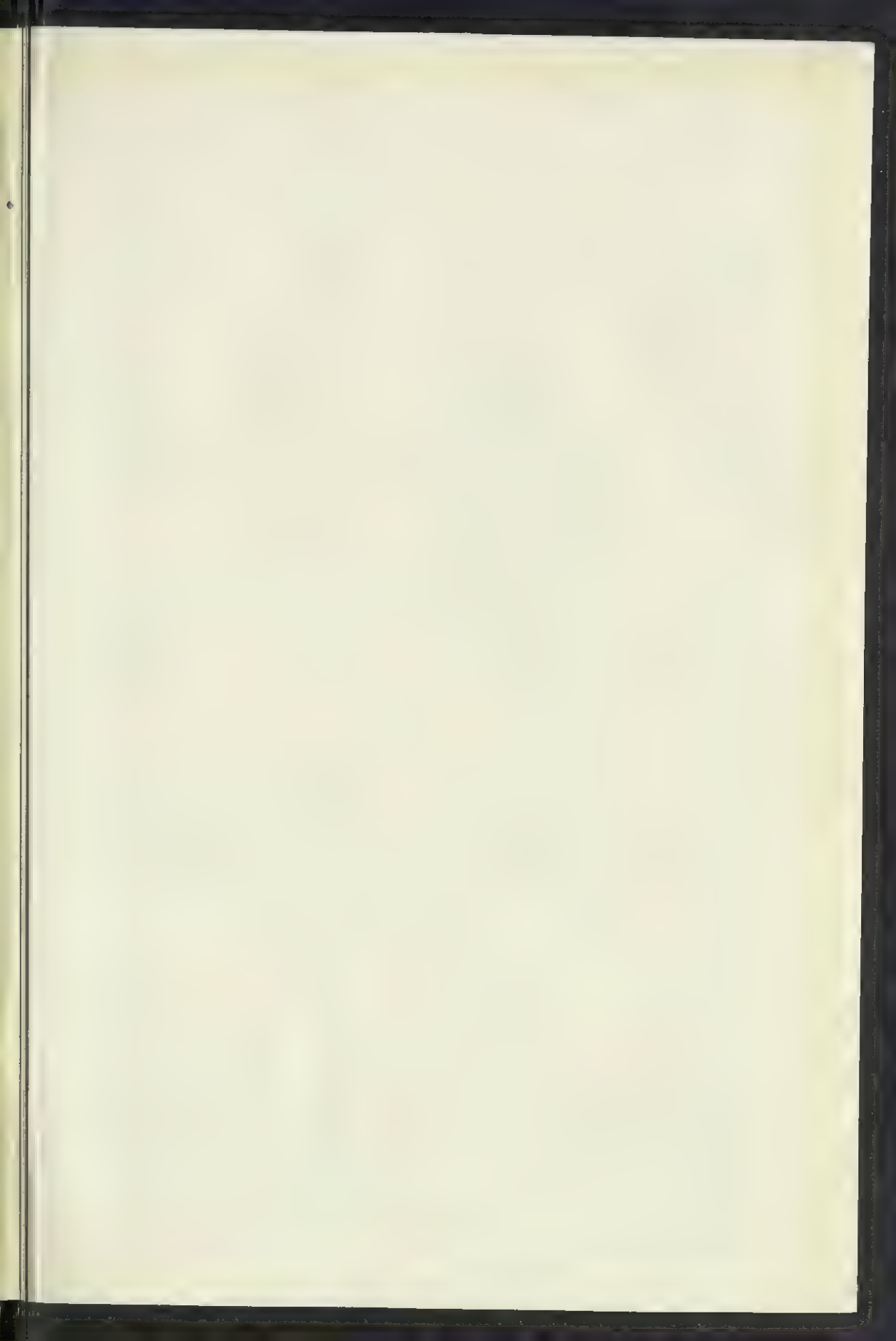
والسبب الذى دعا سعيد باشا إلى تأسيس هذه الشركة أن المراكب الشراعية
التي تنقل الغلال والبضائع من داخلية البلاد إلى الاسكندرية عن طريق النيل
وترعة المحمودية كانت تتأخر فى سيرها لمعاكسة الريح ، فكانت تقطع المسافة بين
القاهرة والاسكندرية فى خمسة عشر يوماً فى حين أن البواخر تقطعها فى ست
وثلاثين ساعة . ولما كانت الاسكندرية تستمد أقواتها ومواد الغذاء من الداخل .
فتأخر السفن الشراعية يودى إلى أزمة فى الأقوات ، وخاصة بعد أن زاد عدد
سكانها ، هذا إلى ما فى استخدام المراكب الشراعية من تعطيل المواصلات
التجارية عامة ، فأسس سعيد باشا هذه الشركة لتسهيل سبل المواصلات النيلية .



٢٦ — أبحث البخاري «قاصد خير» من قطع الأسطول المصري في عهد محمد سعيد باشا







غير أن عيب هذه الشركة أنها كانت شركة أجنبية ، مؤسسوها من الأوروبيين ، ومعظم رؤوس أموالها أجنبية ، ولعل هذه أول شركة أجنبية أسست في عهد سعيد باشا .

ولم يكن من أعضائها من المصريين سوى رئيسها الفخرى (الذى لم يكن له عمل يذكر) وهو ذو الفقار باشا وزير المالية . أما أصحاب الامتياز فهم ، فيما عدا ذى الفقار باشا . جماعة من الممالين الأجانب من مختلف الجنسيات ، مثل المسيو رويسنرز (Ruysenaers) قنصل هولندا العام في مصر ، والمسيو بوبولاني (Popolani) ، وكونييج بك (Koenig Bey) سكرتير سعيد باشا الأوروبي ، وموجيل بك (Mougel Bey) كبير مهندسى الرى ، وايد (Aide) وليونيداس ليغونس (Lyghounes) ، وقد حددت مدة امتياز هذه الشركة بخمس عشرة سنة ، ومن شروط عقد تأسيسها ، أنه عند وقوع نزاع بينها وبين الحكومة لا يرفع الخلاف إلى القنصليات بل يحسم بوساطة التحكيم ، وأن بواخر الشركة ترفع العلم المصرى باعتبارها تابعة لشركة مصرية .

سميت هذه الشركة " الشركة المصرية للملاحة البخارية " ، ولم تكن مصرية إلا اسما مع أنه كان في إمكان الحكومة أن تشتري البواخر من مالها ، بدلا من الالتجاء إلى رؤوس الأموال الأجنبية ، وقد سوغ أنصار سعيد باشا إعطاء هذا الامتياز لشركة أوروبية بدعوى أن الحكومة عهدت إلى الشركة القيام ببعض أعمال الإصلاح في ترعة المحمودية ، دون تكليف الخزانة المصرية نفقاتها ، كتوسيع مأخذ الترعة من النيل وتوسيع مصبها في البحر الأبيض المتوسط وتطهيرها ، وأنشأ طلمبات عند العطف .

أما الشركة الثانية فكانت شركة مساهمة للملاحة البحرية ، أسست سنة ١٨٥٧ وسميت " القومبانية المجيدية " ، وكان رئيسها الأمير مصطفى فاضل بن إبراهيم باشا ، وقد ضم مجلس إدارتها خليطا من الوطنيين والأجانب هم : نوبار باشا (وكان لم يزل بك) نائبا للرئيس ، وله في غيبته أن يقوم بأعمال الرئاسة ، وعبد الله بك ،

والمسيو دومرايخر (Dumreicher) ، وحسن كامل بك ، وإسماعيل فوزى بك ،
والمسيو ليفى ، ومختار بك ، والمسيو باسترى (Pastre) ، والمسيو رويسنرز ،
وسعيد أفندى ، وهيوج ثوربورن (Hugh Thurburn) ، والمسيوزكالى (Zaccali) .
وسميت هذه الشركة "القومبانتة المجيدية" نسبة إلى السلطان عبد المجيد الذى
كان يتولى عرش السلطنة العثمانية وقتئذ ، وكان الغرض منها تسيير المراكب فى البحر
الأحمر ، ومنه إلى المحيط الهندى ثم الخليج الفارسى وكذلك فى البحر الأبيض
المتوسط ، وكانت تقوم بالملاحة بين السويس وثغور الحجاز واليمن والقصير وسواكن
ومصوّع وتفل الحجاج ذهابا وإيابا إلى ثغور الحجاز ، ولها بواخر أخرى بالبحر
الأبيض المتوسط ، وحددت مدة امتيازها بثلاثين سنة ، وكانت بواخرها ترفع العلم
المصرى ، ومنازعاتها لا ترفع أمام محاكم القنصليات بل أمام المحاكم التجارية
المصرية ، ولها مستودعات ومحطات فى السويس والقصير ومصوّع .

غير أن الاضطلال سرى إلى هذه الشركة فى أواخر عهد سعيد باشا نظرا لفساد
إدارتها ، فخلتها الحكومة ، وتولت تصفيتها فى عهد الخديو إسماعيل ، وأعادت
الأسهم إلى أصحابها مقسطة على عشر سنوات فبلغت مع فوائدها ٣٤٠,٠٠٠ جنية
وخلت محلها "الشركة العزيزية" التى أنشأها الخديو إسماعيل^(١) .

إصلاح ميناء السويس :

نشطت حركة التجارة والعمران فى السويس بعد إنشاء السكة الحديدية التى
تصلها بالقاهرة ، وبعد إنشاء "الشركة المجيدية" للبواخر ، واتخاذ السويس ميناء
لخطوط الملاحة فى البحر الأحمر ، فعزم سعيد باشا على إصلاح مرفئها وتوسيعه ،
وعهد بذلك إلى شركة فرنسية تعرف بشركة ديسو (Dussau) وتعاقد معها على إنشاء
حوض عائى بالميناء لإصلاح السفن ، ثم على توسيع الميناء ، وقد كملت أعمال
صلاح فى عهد الخديو إسماعيل^(٢) .

(١) عبد الرحمن الرافعى بك : "عصر إسماعيل" ج ١ ص ٣٤ — ٣٥ .

(٢) عبد الرحمن الرافعى بك : "عصر إسماعيل" ج ١ ص ٣٦ .

شق قناة السويس :

و بمقتضى عقد مؤرخ في ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ منح سعيد باشا المسمى فرديناند دى لسبس (Ferdinand de Lesseps) امتياز تأسيس شركة عامة لحفر قناة السويس واستثمارها لمدة تسع وتسعين سنة ابتداء من تاريخ فتح القناة للملاحة ، وقد نص على شروط الامتياز في عقد لاحق تاريخه ٥ يناير سنة ١٨٥٦ ، فأسدى سعيد باشا بذلك العمل الجليل خدمة جلى للملاحة الدولية .

نظارة البحرية :

بقيت نظارة البحرية إبان حكم سعيد باشا مستقلة عن نظارة الجهادية ، حتى أوائل شهر مايو سنة ١٨٥٩ إذ اندمجت النظارتان في واحدة سميت نظارة "عموم الجهادية والبحرية" إلى أن انفصلت واستقلت الواحدة عن الأخرى بعد حوالى سنتين . وقد تولى نظارة البحرية النظار الآتية أسماؤهم :

- حافظ مصطفى باشا : من ٧ أبريل سنة ١٨٥٦ إلى ١٥ سبتمبر سنة ١٨٥٧ .
- حافظ خليل باشا : من ٢١ سبتمبر سنة ١٨٥٧ إلى ١٣ فبراير سنة ١٨٥٩ .
- حافظ خليل باشا : من ١٢ سبتمبر سنة ١٨٦١ إلى ١٢ يناير سنة ١٨٦٤ .
- وكذلك تولى "نظارة عموم الجهادية والبحرية" اثنان هما :
- محمد عرفان باشا : من ٩ مايو سنة ١٨٥٩ إلى ٧ مارس سنة ١٨٦١ .
- اسماعيل راغب باشا : من ٨ مارس سنة ١٨٦١ إلى ٦ يونيه سنة ١٨٧٠ .^(١)

وفاة محمد سعيد باشا :

وفي أثناء سنة ١٨٦٢ سافر محمد سعيد باشا إلى أوروبا ليستشفى من مرض عضال انتابه ولم ينجح فيه دواء ، غير أنه عاد إلى الإسكندرية في أواخر سنة ١٨٦٢ والداء قد استعصى علاجه وما زال يشتد به ويهدد من قواه حتى أدركته المنية وهو في الثغر في صبيحة الثامن عشر من يناير سنة ١٨٦٣ ودفن بالصالة الكبرى بمدافن الأسرة المالكة بالنبي دانيال .

(١) أمين سامى باشا : "تقويم النيل وعصر عباس حلى باشا الأول ومحمد سعيد باشا" المجلد الأول من الجزء الثالث ص ١٣٠ و ٢٣٤ و ٢٩٠ و ٣٥١ .

قوة مصر البحرية في عهد محمد سعيد باشا

من سنة ١٨٥٤ الى سنة ١٨٦٣

(١) (نقلا عن دار المحفوظات المصرية)

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقلات	الأطباء	مهندسين	الكتيبة
١٨٥٤	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٥	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٦	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٧	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٨	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٥٩	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٠	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦١	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٢	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٣	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨

(١) أمين سامي باشا : "تقويم النيل وعصر محمد علي" ج ٢ ص ٥٧١ .

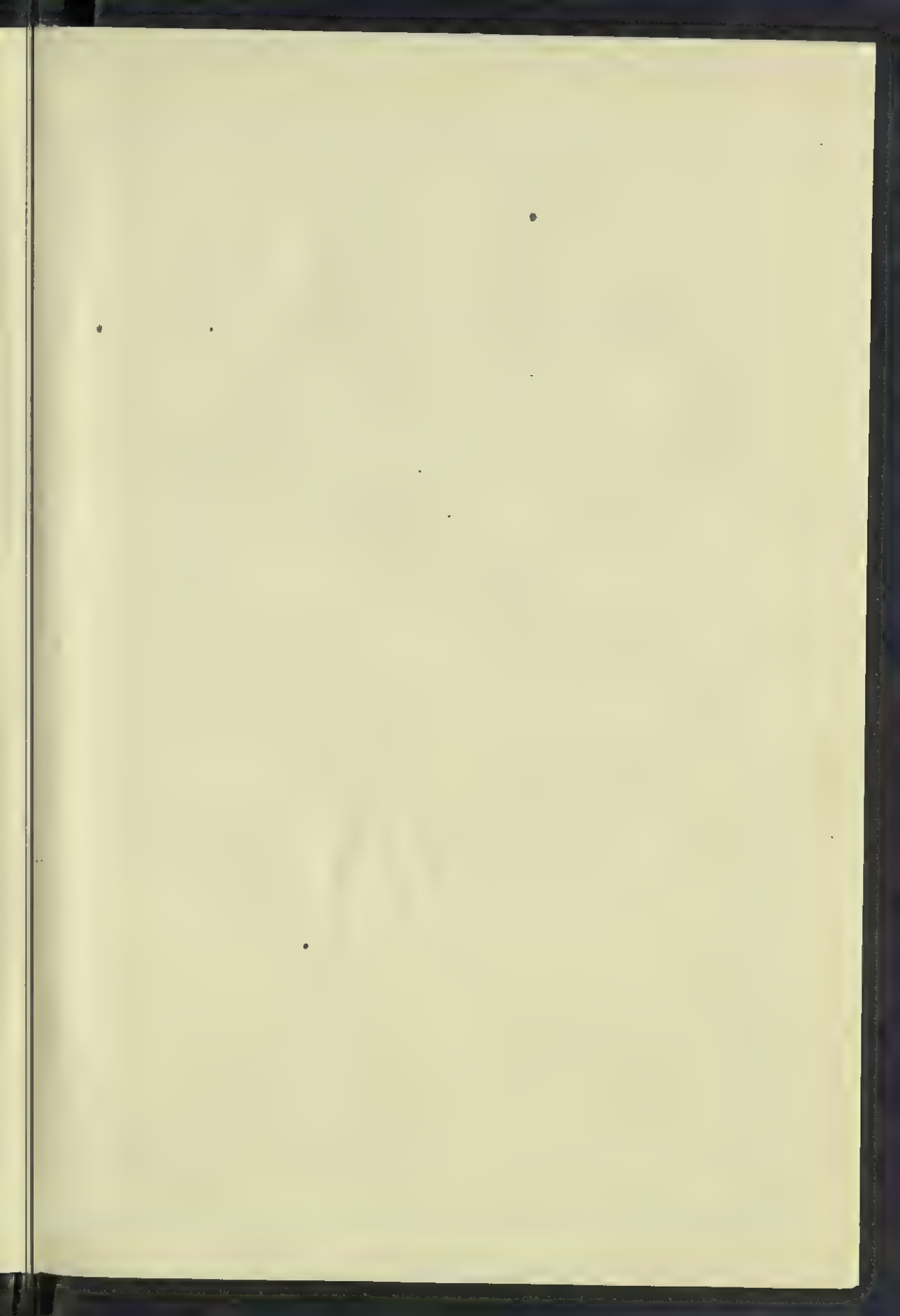
المراجع الخاصة بالفصل العاشر

باللغة العربية :

- اسماعيل سرهنك باشا : حقائق الأخبار عن دول البحار .
أمين سامى باشا : تقويم النيل وعصر عباس حلمى الأول ومحمد
سعيد باشا .
عبد الرحمن الرافعى بك : عصر اسماعيل (الجزء الأول) .
عمر طوسون (الأمير) : الجيش المصرى فى الحرب الروسية المعروفة بحرب
القرم .

باللغة الفرنسية :

- ABBATE : Voyage de Mohamed Said Pacha dans ses provinces
du Soudan.
ABOUT (EDMOND) : Le Fellah.
BARTHÉLEMY SAINT-HILAIRE : Lettres sur l'Egypte.
DELATRE : L'Egypte en 1852 (Revue d'Orient, d'Algérie et des
Colonies, t. VIII et IX.)
MERRUAU : L'Egypte contemporaine.
MERRUAU : L'Egypte sous le règne de Said Pacha (Revue des
Deux-Mondes, N° du 15 Septembre 1857).
VINGTRINIER (A.) : Soliman Pacha.



الفصل الحادى عشر

عصر الخديو إسماعيل

(١٨ يناير سنة ١٨٦٣ - ٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩)

تولية الخديو إسماعيل واهتمامه بإحياء البحرية المصرية :

على أثر وفاة سعيد باشا تربع على عرش مصر إسماعيل بن إبراهيم بن محمد على فى الثانى عشر من يناير سنة ١٨٦٣ وقد تولى الحكم والبحرية المصرية فى حالة سيئة من التأخر والضعف ، فقد بدأ اضمحلالها - كما قدمنا - فى عهد عباس ولم يعمل سعيد على إحيائها لما لقيه من العقبات من ناحية تركيا على أثر تدخل ممثل بريطانيا فى الآستانة .

على أن إسماعيل منذ أوائل حكمه أخذ يعنى بتجديد الأسطول فبعث النشاط فى دار صناعة السفن بالإسكندرية ، وأحيا معاملها ومصانعها ، وجلب لها العمال ، واستحضر لها الآلات والعتاد . فذبت فيها روح الحياة بعد أن خيم عليها السكون منذ وفاة محمد على باشا الكبير .

وقد أنشئ بترسانة الاسكندرية بعض السفن الحربية فى عهد ولاية عبد اللطيف باشا ، ثم شاهين باشا لنظارة البحرية ، وباسم أولها سمي القرويت "لطيف" وتم فى عهد ثانيهما بناء القرويت "الصاعقة" .

^{١)} ووصى الخديو إسماعيل بصنع عدة سفن حربية مدرعة فى ترسانات فرنسا والنمسا ، منها "السعودية" التى آلت إلى تركيا قسرا ، ولهذا الأيلولة قصة : ذلك

(١) كلمة "خديو" أصلها فارسى ومعناها "الاله" أو "الرب" وهى تكتب "خديو" إذا وقعت فى مقام اللقب وتكتب "خديوى" إذا وقعت موضع الصفة - فقول مثلا : الخديو إسماعيل والديوان الخديوى .

أن على باشا الصدر الأعظم كان قد سمع أن إسماعيل أمر بصنع هذه السفينة، فرأى في عمله خروجاً على نصوص الفرمانات الشاهانية، غير أنه لم يشأ أن يخرج عواطف خديو مصر أو يخرج موقفه، فكتب إليه يقول: "إن مولانا السلطان علم بأن نخامتكم وصى بصنع مدرعة لإهدائها إلى حكومته الهابونية السنية، فسر بإخلاصكم كل السرور وهو يؤمل أن ترسلوها توالى مياه الآستانة". فلم يسع إسماعيل إلا إهداؤها مرغماً إلى سلطان تركيا.

وكذلك اهتم الخديو إسماعيل بشؤون التعليم البحري فحدد المدرسة البحرية بالإسكندرية وأنشأ مدرسة بحرية أخرى بجوار الترسانة أحضر لها المدرسين الأكفاء من مصر والخارج، وعهد بنظارتها إلى ضابط من ضباط البحرية البريطانية يدعى ميكلوب باشا ووكيله ضابط مصرى كفاء هو عبد الرزاق درويش بك تولى فيما بعد النظارة مكانه ابتداء من أواخر مارس سنة ١٨٧٥، وكان من كبار أساتذتها القبودان سليمان حلاوة وهو من مشاهير ضباط البحرية. وقد انتخب تلاميذ هذه المدرسة من نباء طلبة المدارس الأميرية والابتدائية، وكانت تدرس فيها الفنون والعلوم البحرية، ومدة الدراسة فيها ثلاث سنوات.

وقد اختارت الحكومة طائفة من خريجي هذه المدرسة وأوفدتهم إلى إنجلترا لإتمام علومهم البحرية، منهم اثنان تخصصوا في فن إنشاء السفن وهما حسن فريد أفندى وحشمت أفندى، واثنان تخصصوا في علم الميكانيكا البحرية وهما محمد أنيس أفندى ومحمد عارف أفندى، ولما عاد أربعتهم إلى مصر التحقوا بدار صناعة السفن بالإسكندرية، ومن هذه المدرسة تخرج إسماعيل سرهتك باشا مؤلف كتاب "حقائق الأخبار عن دول البحار" وناظر المدرسة الحربية.

غير أن عقبات جمة اعترضت حينئذ جهود الخديو إسماعيل في سبيل إحياء البحرية المصرية، ذلك أن تركيا رأت الأسطول المصرى آخذاً في أسباب النشاط والقوة، كما سمعت بأن إسماعيل وصى على ثلاث سفن مدرعة في فرنسا وعلى اثنتين

أحرين في النسا وأنه أرسل بالفعل في أثناء سنة ١٨٦٦ ضباطا وبحارة لتسلمها ، فبادر الباب العالي — بناء على إيعاز من إنجلترا — بالاعتراض والاحتجاج متعللا بأن الفرمانات السلطانية لا تجيز لمصر حق إنشاء السفن الحربية المدرعة ، وحسم الخلاف بأن ابتاعها تركيا لنفسها !

فرمان ٢٧ يونيه سنة ١٨٧٣ (غرة جمادى الأولى سنة ١٢٩٠) ورفع بعض القيود المفروضة على البحرية المصرية :

بقيت القيود المفروضة من الباب العالي على البحرية المصرية معمولا بها في أحرى أيام محمد علي ، وفي عهد إبراهيم وعباس وسعيد ، حتى استصدر الخديو إسماعيل من السلطان عبد العزيز فرمانا بتاريخ ٢٧ يونيه سنة ١٨٧٣ رفع بعض هذه القيود ورخص لخديو مصر فيه بإنشاء السفن الحربية بغير استئذان من الباب العالي ، إلا ما كان منها من قبيل السفن المدرعة بالحديد فهذه لا يجوز إنشاؤها بغير إذن حكومة الآستانة . وهالك ما جاء به في هذا الشأن :

”... لكون أمر محافظة وصيانة المملكة الذي هو الأمر المهم والمعنى به زيادة عن كل شيء من أقدم الوظائف المختصة بخديو مصر فقد أعطينا له الرخصة الكاملة في تدارك كافة أسباب المحافظة وتأسيسها وتنظيمها بنسبة مقتضيات الزمن والموقع ، وكذا في تكثير أو تقليل مقدار العساكر المصرية الشاهانية بلا تحديد على حسب الإيجاب والوزوم ، وكذا أبقينا لخديو مصر الامتياز القديم في حق إعطاء رتبة ميرالاي من الرتبة العسكرية وإعطاء رتبة ثانية من الرتب الديوانية ، بشرط أن المسكوكات الجارية ضربها بمصر تكون باسمنا الملوكي ، وأن تكون أعلام وسناجق العساكر البرية والبحرية الموجودة في الخططة المصرية كأعلام وسناجق كافة عساكرنا الشاهانية بلا فرق ، وبشرط عدم إنشاء سفن زرخ أى مدرعة بالحديد فقط بدون استئذان ، لا غيرها من السفن الحربية فإنها جائز إنشاؤها بلا استئذان“ .

(١) فيليب جلاد : ”قاموس الادارة والقضاء“ ج ٦ ص ٧٢٧ .

خدمات الأسطول المصرى :

على الرغم مما اعترض تقدم البحرية من العقبات فى ذلك العصر فإن الأسطول المصرى أدى خدمات جليلة للبلاد بإشتراك وحداته فى عدة حملات حربية على ظهر البحار .

(١) فى حملة كريت :

وفى سنة ١٨٦٦ استنجد السلطان عبد العزيز بخديو مصر وطلب إليه إنقاذ بعض فرق الجيش المصرى إلى جزيرة كريت لقمع الثورة التى نشبت فى أرجائها . فلبى إسماعيل نداء السلطان ، وأعد جيشا مكونا من خمسة آلاف مقاتل ونيّف بقيادة الفريق شاهين باشا ، وقد أفلعت الحملة على ظهر عشرين سفن من قطع الأسطول المصرى تحت إمرة أمير البحار قاسم باشا محمد وهى :

الفرقاطة "محمد على" وقبودانها الأميرالاي قاسم بك .

الفرقاطة "المحروسة" وقبودانها فريدريكو بك .

الفرقاطة "الغربية" وقبودانها فوزان بك الفرنساوى .

الفرقاطة "الجعفرية" وقبودانها موسى قبودان .

الفرقاطة "الشرقية" وقبودانها جمالى بك .

الفرقاطة "أسيوط" وقبودانها نوفل قبودان .

الفرقاطة "الفيوم" وقبودانها محمد بك الرودسلى .

الفرقاطة "الدقهلية" وقبودانها سرهنك بك الكبير .

الفرقاطة "نور الهدى" وقبودانها حسن قبودان .

الفرقاطة "قلوب" وقبودانها أحمد ترك قبودان .

وقد أقلت هذه السفن الجنود إلى جزيرة كريت حيث ألهوا أحسن البلاء بضع سنوات متواليات حتى أئحمت الثورة ، فعادت النجدة المصرية الى مصر غداة الحرب السبعينية .

(٢) في حملة السودان :

في سنة ١٨٦٥ بدأت فتوحات الجيش المصرى فى السودان باحتلال "فاشودة" — واسمها الآن كودوك — وضمت "سواكن" "ومصوع" — وكانت من أملاك السلطنة العثمانية — الى ولاية مصر بمقتضى فرمان صدر فى أثناء سنة ١٨٦٥ وتأيد بفرمان لاحق صدر فى ٨ يوليه سنة ١٨٧٣ . وفى يوم ٨ فبراير سنة ١٨٧٠ تحرك من الخرطوم بأمر الخديو اسماعيل أسطول نيل مؤلف من ثلاثين مركبا شرايعا وبآخرتين لفتح إقليم خط الاستواء بقيادة السير صموئيل بيكر باشا . وفى يوم ٢٦ مايو سنة ١٨٧١ رفع العلم المصرى على "غندوكرو" التى سماها بيكر "الإسماعيلية" باسم الخديو اسماعيل وجعلها عاصمة لمديرية خط الاستواء ، وأنشأ حصونا فى أعلى النيل وتقدمت الحملة فى زحفها ، ففتحت مملكة أونيبورو ، واحتلت عاصمتها "ماسندى" فى ٢ ابريل سنة ١٨٧٢ وأعلن بيكر باشا ضم تلك المملكة الى أملاك مصر فى ١٤ مايو سنة ١٨٧٢ ، وأعلن امتيسى ملك أوغنده ولاءه لخديو مصر ، وعلى أثر ذلك عاد بيكر باشا الى مصر بعد أن بلغت نفقات تلك الحملة ٨٠٠,٠٠٠ جنيه .

وفى سنة ١٨٧٤ عين الخديو اسماعيل الكولونيل غوردون مديرا لخط الاستواء وأنفذه الى السودان ، فمضى إليه عن طريق البحر الأحمر وسواكن ، ولما بلغ الخرطوم أعد حملة من الجيش المصرى أقلع بها جنوبا على ظهر البواخر المصرية ، فوصلت الى فاشودة واتجهت نحو محطة سوباو والإسماعيلية ، ثم استقر بها النوى الى "اللاذو" حيث نقل إليها غوردون عاصمة مديرية خط الاستواء ، وبعد قليل تابع سيره جنوبا حتى بلغ بحيرة ألبرت وأنفذ الى مملكة أوغنده الكولونيل شاي

لونيچ بك الأمريكى (Chaillé - Long bey) ، فعقد مع ملكها امتيسى معاهدة.
بمقتضاها وضعت تلك المملكة تحت حماية مصر وأقسم ملكها يمين الولاء لمصر .
وفى سنة ١٨٧٥ زحفت فرقة من الجيش المصرى بقيادة محمد رؤوف بك من زيلع
قاصدة إلى هرر ، ففتحتها فى ١١ أكتوبر سنة ١٨٧٥ ، ورفعت العلم المصرى عليها ،
وضمت إلى أملاك مصر ، وفى السنة ذاتها سار مننجر باشا السويسرى (Munzinger)
Pacha بأمر الخديو اسماعيل من مصوع على رأس قوة من ألف وخمسمائة
مقاتل ففتحت "سنهيت" وأتمت فتح بلاد البوغوش ، كما اشترى قائدها مقاطعة
"ايليت" وضماها إلى مصر .

(٣) فى حملة الحبشة :

وفى سنة ١٨٧٥ اعترم الخديو اسماعيل تجريد حملتين على بلاد الحبشة :
الأولى تهاجها شمالا عن طريق مصوع بقيادة الكولونيل الدانمركى أرندروب بك
(Arendrupp bey) ، والأخرى تهاجها جنوبا عن طريق ميناء تاجورة بقيادة
مننجر باشا .

زحفت الحملة الأولى المؤلفة من ٣,٢٠٠ مقاتل ، فاقتحمت حدود الحبشة ،
واستولت على الحماسين غير أنها أنهزمت بالقرب من جونديت ، فارتدت فلولها
إلى مصوع بعد أن أبعد معظم رجالها .

أما الحملة الثانية فأبجرت من مصوع على رأس ثلاثة بلوكات من الجنود ،
ونزلت فى تاجورة ، ثم اتجهت نحو رأس "جيلا جيفو" وبحيرة "أوسا" وبينما
كان الجنود نياما ليلة ١٥ نوفمبر سنة ١٨٧٥ إذ هجم عليهم رجال القبائل غيلة
وأعملوا فيهم السيف وفتكوا بهم فتكا ذريعا ، فارتدت الحملة إلى زيلع بعد
أن فقدت غالبية رجالها .

ولما وصلت أنباء هذه الهزائم إلى مسامع الخديو اسماعيل أمر بإعداد حملة
ثالثة على وجه السرعة لغزو بلاد الحبشة تألفت من نحو خمسة عشر ألف مقاتل بقيادة

راتب باشا وصحبها الأمير حسن باشا ثالث أنجال الخديو ، فأبحرت من السويس على ظهر السفن المصرية ونزلت في مصوع وزحفت منها على الحبشة ، ولكنها التقت بالاعداء في السابع من مارس سنة ١٨٧٦ فدارت بين الفريقين معركة حامية الوطيس انهزم فيها الجيش المصرى واضطر الى عقد الصلح مع الأحباش على أن تسحب الجيوش المصرية من أرضهم .

من هذا يبدو أن السفن المصرية أقلت القوات الحربية التى أرسلتها مصر إلى تلك الثغور البعيدة كمصوع ، وزيلع ، وبربرة ، ورأس جردفوى ، كما أقلت الحملة التى أوفدتها إلى بلاد الحبشة ووصلت إلى نغرسمايو (بور إسماعيل) شمالى زنجبار على شاطئ المحيط الهندى .

(٤) فى حملة الصرب :

وفى سنة ١٨٧٦ عاد السلطان عبد العزيز مستنجدا بالخديو إسماعيل وطلب إليه إمداده بالجند لإخماد الثورة التى اندلعت نازها فى بلاد الهرسك والبوسنة والصرب ، فلبى إسماعيل نداء السلطان وجهز جيشا قوامه سبعة آلاف مقاتل بقيادة راشد باشا حسنى . وقد أقلعت الحملة على ظهر سفن الأسطول المصرى إلى الآستانة ، ثم قصدت إلى حدود الصرب مع فرق من الجيش العثمانى ، وقاتلت الصرب وانتصرت عليهم ، وعاد المصريون إلى الآستانة بعد وقف الحرب بين تركيا والصرب على أثر مقتل السلطان عبد العزيز وخلع السلطان مراد الخامس .

(٥) فى حملة روسيا :

تجدد النزاع بين تركيا وروسيا فى أبريل سنة ١٨٧٧ فطلب السلطان عبد الحميد الثانى من الخديو إسماعيل نجدة جديدة ، ولما كانت خزانة الحكومة المصرية فى حالة سيئة فرض إسماعيل على الأهالى ضريبة سماها « ضريبة الحرب » خصصت لسد نفقات الحملة الحربية ، وأعد جيشا مؤلفا من نحو اثنى عشر ألف مقاتل بقيادة الأمير حسن باشا ثالث أنجاله . وقد أقلعت الحملة على السفن المصرية

إلى الآستانة ثم إلى وارنه حيث اشتركت في المعارك التي دارت رحاها هناك إلى أن وضعت الحرب أوزارها في مارس سنة ١٨٧٨ فعادت إلى مصر .

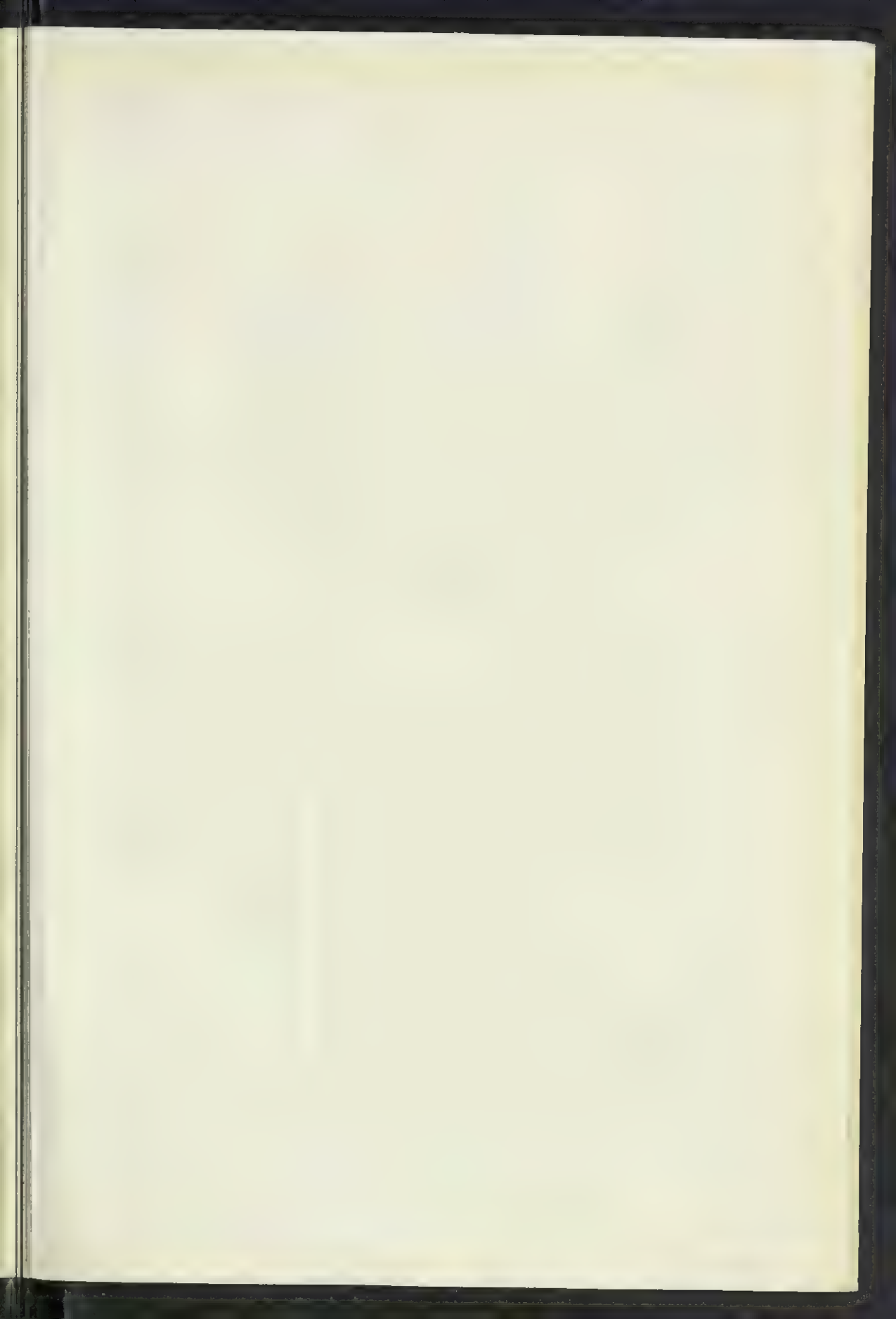
الملاحة التجارية :

لما وجد الخديو اسماعيل ما يعترضه من العقبات في سبيل تجديد الأسطول الحربى وجه عنايته إلى الأسطول التجارى ، فأنشأ شركة للملاحة التجارية سميت "الشركة العزيزية" نسبة إلى السلطان عبد العزيز ، وقد أعدت بواخرها لحمل المسافرين ونقل البضائع إلى ثغور البحر الأبيض والبحر الأحمر بعد أن انحلت الشركة المجيدية التي أنشئت في عهد سعيد باشا ، وجعل رأسمال الشركة الحديدية موزعا على أسهم يشترك فيها أفراد الشعب . فاكتتب جماعة من سرة المصريين في رأسمالها وخصص لها الخديو اسماعيل سبع بواخر كانت موجودة من قبل ، ووصى بإنشاء بواخر جديدة في إنجلترا ، وجعل على قيادة هذه السفن ضباط البحرية القدماء الذين تركوا خدمة الأسطول منذ اضمحلاله كما استخدم بحارته ، وابتاعت نظارة البحرية عدا ذلك سفننا شرعية كبيرة لنقل الأخشاب اللازمة لنظارتى البحرية والحربية من بلاد الأناضول ، فكان الأسطول التجارى المصرى بنوعية — البواخر والسفن الشراعية — بالغاً درجة كبرى من التقدم .

ولما رأى اسماعيل أن الملاحة التجارية سائرة سيراً حسناً في البحر الأحمر وعلى سواحل البحر الأبيض المتوسط الشرقية تأقت نفسه إلى توسيع نطاقها بجعل السفن المصرية تمخرعاب المياه الأوروبية ، فأرسل اثنين من أخصائه ومن كبار رجال الحاليتين الإيطالية والفرنسية ، يدعى أحدهما السنيور فرانشسكو بينى وثنائهما المسيو جورنو بك ، إلى البندقية ومرسيليا ليمهدا له سبل العمل والنجاح فيهما ، ولكنهما صادفا عراقيل من لدن شركات الملاحة الأجنبية مما اضطر الخديو اسماعيل إلى العدول عن فكرته والاقتصار على الملاحة في البحر الأحمر وشرق البحر الأبيض المتوسط .



٢٨ — السفينة «الشرقية» في عهد الخديو اسماعيل عند استعمالها لنقل المسافرين بين الاسكندرية والاسناة



وكان لبوانحر "الشركة العزيزية" فضل كبير في نشاط حركة مصر التجارية الخارجية وتسهيل مواصلاتها البحرية مع الأقطار الأخرى وفي مزاحمة شركات الملاحة الأجنبية في هذا الصدد ونجحت في عملها ، ونمت إيراداتها ، ورجحت الأرباح الوفيرة ، حتى ابتاع الخديو إسماعيل أسهمها احتكارا لأرباحها ، وحولها في سنة ١٨٧٣ إلى إدارة من إدارات الحكومة عرفت بمصلحة "وابورات البوستة الخديوية" ، فاستمرت مطردة النجاح واتسع نطاق أعمالها وصار لها من البوانحر الكبيرة ست وعشرون باخرة هي :

الرحمانية	الدقهلية	طنطا	التاكا
شندي	شين	الفيوم	دسوق
كوفيت	البحيرة	سمنود	المنيا
الشرقية	الجعفرية	مسير	المنصورة
المحلة	النجيلة	دمنهور	الزقازيق
المجاز	الحديدة	ينبع	القصر
سواكن	مصوق		

أخذ هذا الأسطول التجاري يحوب البحار يرفرف عليه العلم المصري ناقلا المسافرين والبضائع والسريد بين ثغور مصر وشواطئ البحر الأبيض المتوسط في سوريا والأناضول وبلاد اليونان والدردنيل والبوسفور وثغور البحر الأحمر إلى ما وراء بوزاز باب المنذب .

وقد ألحق بهذه المصاحبة الخوض العائم الذي أنشئ بميناء الاسكندرية وخصص لبوانحرها معمل في ترسانة الاسكندرية للقيام بما تحتاج إليه من إصلاح . وبقيت هذه الادارة الكبيرة ببوانحرها وملحقاتها كالخوض ومعمل الترسانة ملكا للحكومة المصرية إلى أن باعها في سنة ١٨٩٨ في عهد الاحتلال البريطاني

بأنخس الأثمان إلى شركة انجليزية سميت "شركة البوستة الحديدية" فانتقلت تلك المنشآت البحرية العظيمة وهذه الثروة القومية الضخمة إلى أيدي الانجليز وأنزل العلم المصرى من بوانرها ورفع مكانه العلم البريطانى ، فكانت نكبة فادحة أصابت الملاحة التجارية المصرية .

إتمام ميناء السويس :

كان محمد سعيد باشا قد شرع منذ سنة ١٨٥٦ فى إنشاء ميناء جديد بالسويس لسهولة إيواء السفن ، فجعل من الثغر مرأين : أحدهما سمي "ميناء إبراهيم" خصص للسفن الحربية ، وجعل الثانى للبواخر التجارية . وأقيم حاجز من الأحجار لصد الأمواج عن الميناءين يخترقه البوغاز لدخول السفن وخروجها .

وقد شرع فى إقامة حوض لإصلاح السفن التى قد تحتاج إلى مرقات ، واستمر العمل جاريا فى إتمام هذه المشروعات إلى أن كملت فى عهد الخديو إسماعيل ، وبلغت نفقات الحوض والجسر الذى يوصله بميناء السويس ٢٤٠,٠٠٠ جنيه ، وقد نزلت عنهما الحكومة المصرية فى عهد الاحتلال إلى الشركة الإنجليزية التى اشترت وابورات البوستة الحديدية .

إصلاح ميناء الإسكندرية :

لما اتسعت حركة العمران وازدادت المواصلات البحرية فى الإسكندرية شرع الخديو إسماعيل فى توسيع مينائها وإصلاحه ، واعتزم تنفيذ هذا الإصلاح بعد ما أنشئت بور سعيد وقارب مشروع قناة السويس التام ، فقد خشى أن تراجم بور سعيد الإسكندرية وتحول إليها حركة التجارة الخارجية ، فاعتزم توسيع ميناء الإسكندرية لتجذب إليها السفن فى غلقها ورواحها .

فبدأ بإقامة حوض عائِم من الحديد لإصلاح السفن ، بدل الحوض الذى كان قد بنى بالبحر فى عهد محمد على باشا ، والذى صار مع الزمن لا يفى بإصلاح السفن وخاصة الكبيرة منها ، وقد جلب الحوض الحديد من فرنسا سنة ١٨٦٨ .

ثم أنشأ الخديو إسماعيل حاجز الأمواج الضخم الذى يبق الميناء من طغيان الأمواج ويجعل السفن الراسية فى مأمن من العواصف ، ولا يزال هذا الحاجز قائماً حتى اليوم ، وهو جسر من الدبش والأحجار الضخمة والصخور يمتد من طرف شبه جزيرة رأس التين إلى جهة العجمى وفيه البوغاز لمرور السفن منه ، وأنشئ بداخل الميناء رصيفاً للشحن والتفريغ وأرصعة أخرى ممتدة فى داخل الميناء ، وكانت هذه المشروعات من أعمال العمران الضخمة التى اقتضت جهوداً كبيرة ، وكلفت الخزانة نحو ثلاثة ملايين من الجنيهات ، وقد عهد بها الخديو إسماعيل إلى شركة إنجليزية تدعى "شركة جرفلد" ، بدأت العمل بها فى ١٨٧١ ولكن لم يتم إنجازها إلا فى أثناء سنة ١٨٧٩ أى بعد ثمانى سنوات ونيف .

إنشاء الفئارات :

أنشأ الخديو إسماعيل عدّة فئارات فى ثغور البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر لإرشاد السفن ولتسهيل الملاحة البحرية .

فقد شيد على ساحل البحر الأبيض المتوسط فنار البراس سنة ١٨٦٨ ، وفنار رشيد سنة ١٨٦٨ ، وفنار دمياط (تجاه رأس البر) سنة ١٨٦٩ ، وفنار بور سعيد سنة ١٨٦٩ ، وفنار العجمى سنة ١٨٧٣ ، وفنار حاجز الميناء سنة ١٨٧٦ ، وفنار القبارى سنة ١٨٧٧ ، أما فنار رأس التين الكبير فقد أنشئ فى عهد محمد على باشا . وكان على سواحل البحر الأحمر من الفئارات قبل عصر إسماعيل فنار زوئيا ، وفنار الزعفران جنوبى السويس ، وفنار الأشرفى ، وفنار أبى كيزان .

رأى الخديو إسماعيل أن هذه الفئارات لا تكفى لإرشاد السفن فى البحر الأحمر لكثرة صخوره ومخاطره فأنشأ فئارات أخرى هى : فنار السويس ، وفنار

رأس الغريب جنوبى رأس الزعفران ، وفنار صخور الأخوين الشمالية ، وفنار شدوان ،
وفنار الوجه من ثغور الحجاز .

وكذلك أنشأ فى خليج عدن على المحيط الهندى فنار بربرة ، وأمر بإقامة فنار
فى جردفون (جردفوى) سنة ١٨٧٨ ولكنه لم ينشأ لاضطرار الخديو اسماعيل
إلى التخلي عن العرش فى يونيه سنة ١٨٧٩ .

أمراء البحار :

(١) أمير البحار رضوان الكريتلى باشا : هو قائد بحرى أصله من جزيرة
كريت ولكنه استوطن مصر ، ودخل المدرسة البحرية المصرية فأظهر فيها من
دلائل النبوغ والتفوق ما جعل أساتذته يرمقونه بالتقدير والرعاية ، وعلى أثر تخرجه
استهل حياته العملية بالالتحاق بإحدى سفن الأسطول المصرى ، إلى أن نقل على
ظهر سفينة نيلية فى عهد محمد سعيد باشا .

وما لبث أن منح رتبة الصاغ ، وعين قبودانا ثانيا بالسفينة " أسبوط " تحت
إمرة قاسم باشا محمد قبطانها الأول وقتئذ ، ولما نقل هذا الأخير إلى الفرقاطة " محمد
على " صمم على أن يكون رضوان الكريتلى بجانبه لما رآه فيه من الحرص على أداء
الواجب والإخلاص لمن يعمل معهم ، وأنعم عليه إذ ذلك برتبة البكاشى .

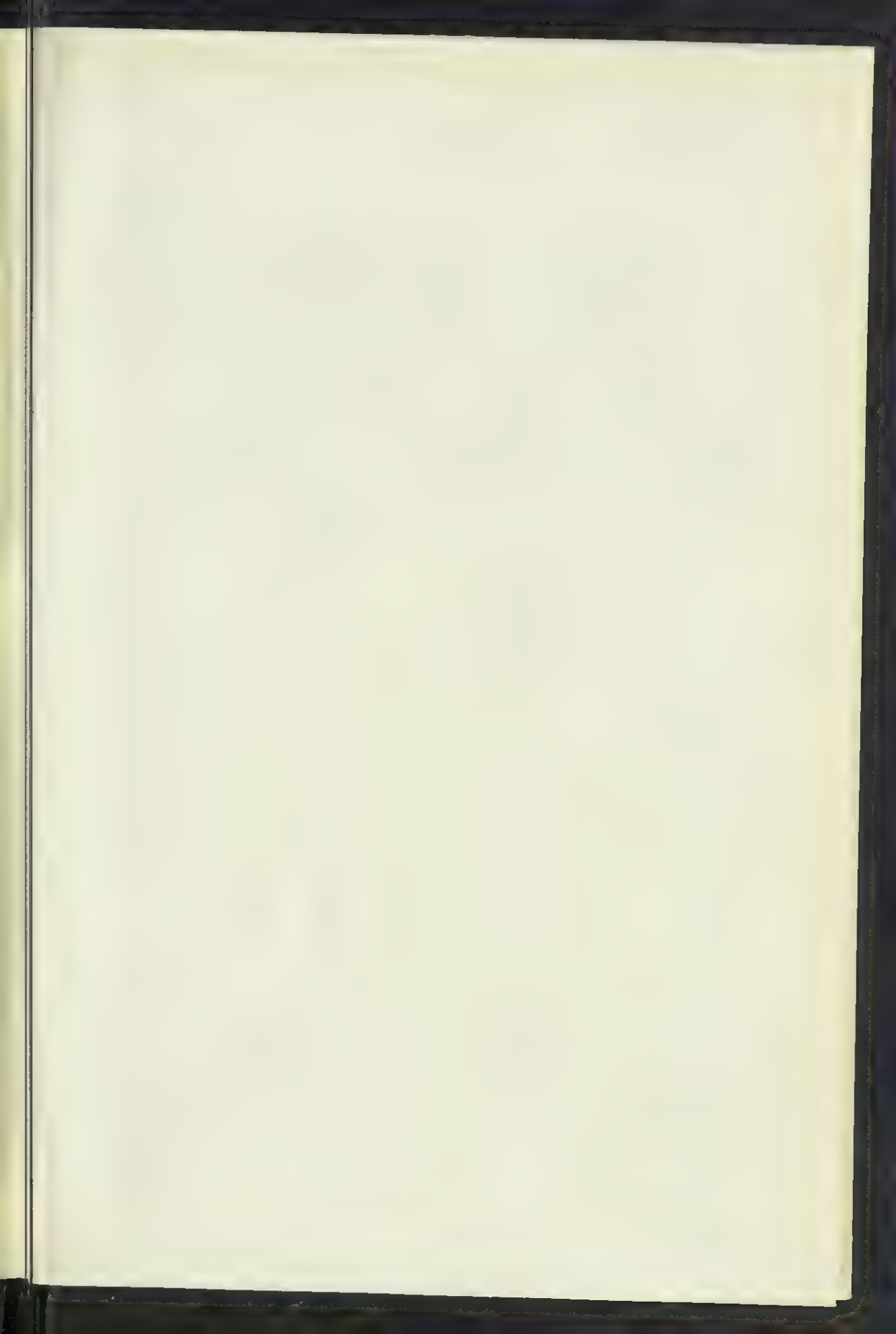
ولما شبت الثورة فى أرجاء جزيرة كريت سنة ١٨٦٥ ساهم رضوان الكريتلى
مساهمة فعالة فى إخماد فتنتها .

وفى سنة ١٨٦٧ نال رتبة القائم مقام وأصبح قبطانا للسفينة " الجعفرية " ،
ثم سرعان ما أنعم عليه برتبة " الأميرالاي " وعين قبطانا للقرويت " الصاعقة " ،
وسافر إلى البحر الأحمر .

(١) كانت متصرفية " الوجه " تابعة للحكومة المصرية وقتئذ .



٢٩ — السفينة «دفاية» من سفن الأسطول المصري في عهد الخديوي إسماعيل



ولما نزلت تركيا لمصر عن زيانع وبربرة في سنة ١٨٧٥ عين رضوان الكريتلي مأمورا لبربرة فعنى بإصلاح إدارتها وتنظيم شؤونها ، فشيد بها المباني ووضع طائفة من القوانين والتعليمات لمزاولة التجارة في موانئها .

وقد رافق الأميرال ميكلوب باشا في رحلته إلى نهر جوبا و بلدة قسمايو (بور اسماعيل) ، ثم نال رتبة اللواء ، وأحيل إلى المعاش في سنة ١٨٧٩ .

وفي سنة ١٨٨٥ استدعته الحكومة المصرية وناطت إليه مهمة إخلاء ههره ، ولعلها كانت آخر مهمة عهدت إليه إذ توفي بعدها بقليل^(١) .

(٢) أمير البحار محمد الرودسلي باشا : أصله من جزيرة رودس ونزح إلى مصر مع أخيه سليمان ، ودخل إحدى مدارس الحكومة صبيا يافعا ، وبعد تخرجه انتظم في تلك المدرسة البحرية في عهد محمد علي باشا ثم التحق بخدمة الأسطول المصري . وقد ظل ينتقل من سفينة إلى أخرى إلى أن سافر مع الحملة التي أرسلها عباس باشا الأول في سنة ١٨٥٤ إلى القرم بقيادة أمير البحار حسن الاسكندرانى باشا لمعاونة تركيا في حربها ضد روسيا .

وعلى أثر عودته عين محمد الرودسلي قبودانا لسفينة محمد سعيد باشا الخاصة ، ثم قبودانا للباخرة "النيل" .

ولما أعيد إنشاء المدرسة البحرية في أوائل حكم الخديو اسماعيل ، وكان مقرها السفينة "الفيوم" ، اضطلع الرودسلي بمهمة تعليم وتدريب تلامذتها خيرا اضطلاع ، إلى أن نقلت المدرسة البحرية إلى السفينة "شيرجهاد" في السويس .

وفي سنة ١٨٦٦ اشترك محمد الرودسلي في نقل الحملة المصرية إلى جزيرة كريت لإخماد ثورتها ، وقاد إليها السفينة "الفيوم" غير أنه ما لبث أن عين قبودانا للباخرة "الغربية" وسافر بها في أوائل سنة ١٨٧٤ بمعية الأسرة الخديوية إلى الآستانة ، وهناك أنعم عليه برتبة اللواء البحرية .

(١) عبد الرحمن زكي : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ١١٨ .

وعلى أثر عودته عينه الخديو إسماعيل قائدا للأسطول البحر الأحمر ، فأقام
في قصر القيادة إلى أن عاجلته المنية في مستهل عام ١٨٧٥^(١) .

(٣) أمير البحار مصطفى العرب باشا : ولد في بلدة ديركي التابعة لمركز منوف
من أعمال المنوفية عام ١٨١٣ ، وتلقى علومه الأولى بالمدارس الأميرية ، ثم انتظم
في سلك المدرسة البحرية ، فتخرج منها في سنة ١٨٢٩ ، وصار طالبا بحريا ممتازا
(اسبرانا) في سنة ١٨٣٠ وألحق بالفرقاطة "فوه" من سفن الأسطول المصري ،
ثم نقل إلى الفرقاطة "رشيد" ، ورفق ملازما ثانيا بالقرويت "التمساح" سنة ١٨٣٢ ،
ونال رتبة الملازم الأول عام ١٨٣٤ ، ورتبة يوزباشي ثان سنة ١٨٣٩ ، ورتبة
يوزباشي أول سنة ١٨٤٨ ، ثم عين بالسفينة "فيض جهاد" .

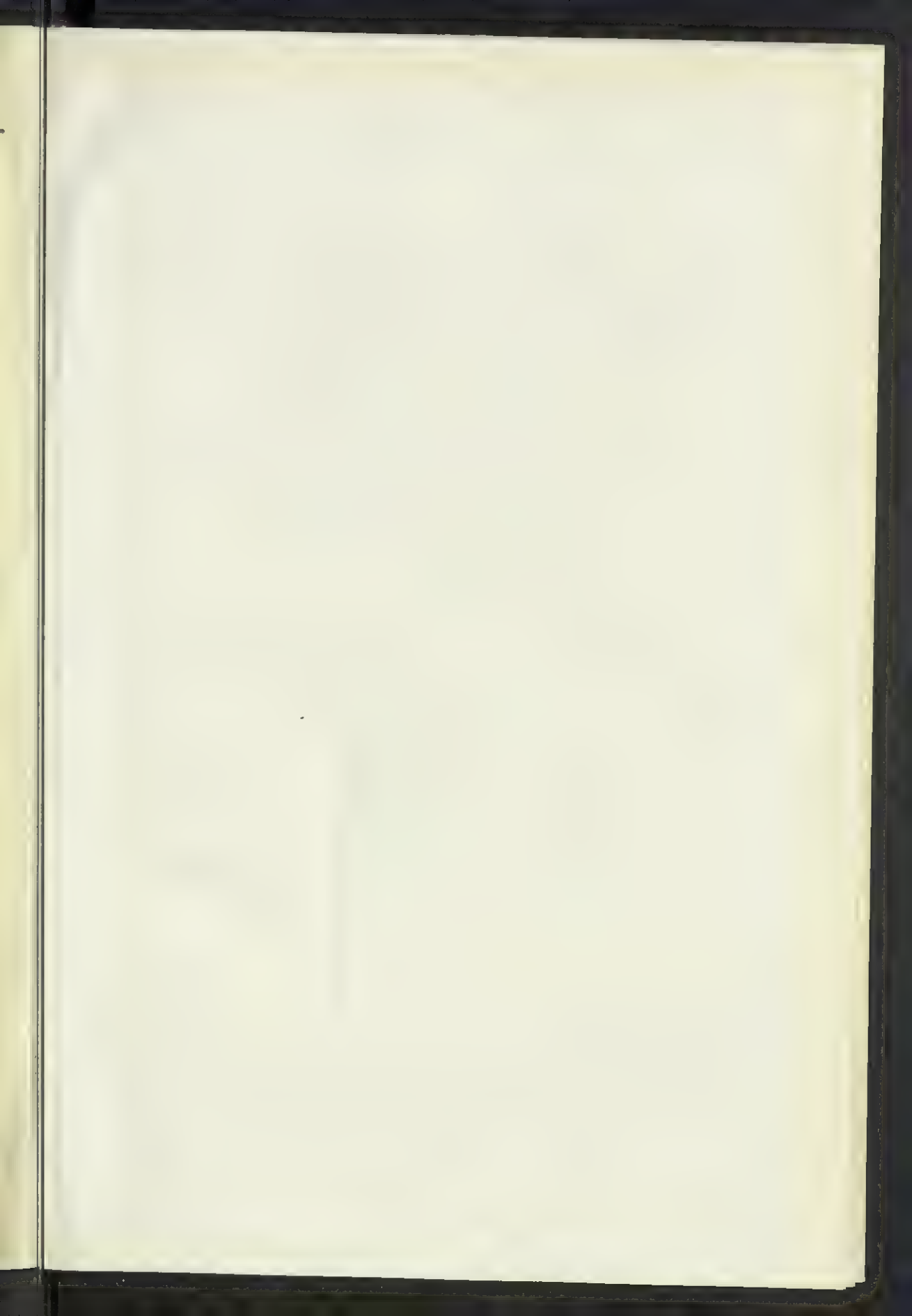
وفي عهد محمد سعيد باشا أنعم عليه برتبة الصاغ سنة ١٨٥٤ ، وبعد ثلاثة أعوام
عين قبطانا للقرويت "سياح البحر" وأقلع بها إلى إنجلترا لإصلاحها وتحويلها إلى
فرقاطة فسميت "محمد علي" ، وعاد بها سنة ١٨٥٩ إلى مصر ، وأنعم عليه برتبة
البجاشي في العام التالي ، ثم عين قبطانا للسفينة "النيل" سنة ١٨٦١ فقبطانا للسفينة
"فيض جهاد" :

ولما كانت سواكن ، ومصقوع ، وبربرة ، وزيلع ، والقصير ، خاضعة للحكومة
المصرية في ذلك العهد ، أراد سعيد باشا أن يرسل قوة حربية بحرية إلى البحر
الأحمر للحفاظ على تلك الموانئ القاصية من إغارة المغيرين وغزو الغزاة . غير أن
الأسطول المصري كان رابضا في البحر الأبيض المتوسط ولم تكن قناة السويس
قد فتحت بعد للملاحة فلم يكن أمام هذه السفن إلا طريق رأس الرجاء الصالح
أى كان متحما عليها أن تعبر البحر الأبيض المتوسط والمحيط الاطلنطي والمحيط
الهندي حتى تصل إلى الثغور الواقعة على شواطئ البحر الأحمر وفي هذا ما فيه من
المشقة والخطر .

(١) عبد الرحمن زكي : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ١٢٤ .



٣٠ - أمير البحار مصطفى باشا العرب



وقد وقع اختيار الوالى على السفينة «الابراهيمية» وعلى قائدها مصطفى العرب للقيام بهذه الرحلة الجريئة المحفوفة بالصعاب . فأقلعت تلك السفينة من ثغر الاسكندرية فى أثناء شهر فبراير سنة ١٨٦٢ وعرجت على مالطة ثم رست فى ميناء تولون ، ثم ذهبت الى مارسيليا ومنها قصدت الى جبل طارق ، ثم عبرت المحيط الاطلنطى مارة بسواحل فرنسا وانجلترا حتى وصلت الى ليفربول . وهناك تفقد مصطفى العرب المراكب التى وصى عليها الوالى . وفى أثناء إقامته هناك زار الملكة فكتوريا واستقبل على ظهر «الابراهيمية» ولى عهد بريطانيا العظمى .

وبعد إقامة قصيرة أبحرت «الابراهيمية» الى جزيرة سانت هيلانة وسارت فى محاذة سواحل فرنسا وسواحل القارة الافريقية حتى ساحل الذهب ثم أخذت طريقها الى جنوب افريقية حتى وصلت الى رأس الرجاء الصالح . وهناك قوبل مصطفى العرب بحفاوة فائقة من مسلمى تلك الأقطار ممن هاجروا إليها من الهند وكان يبلغ عددهم زهاء العشرين ألفا .

وبعد أن مكث بضعة أيام أقلعت «الابراهيمية» الى جزيرة زنجبار حيث استقبل سلطانها الامام أحمد ماجد سعيد القبطان المصرى وأعطاه هدايا ثمينة وخيولا أصيلة ليوصلها الى سعيد باشا والى مصر ، كما أهدى الى مصطفى العرب سيفا مذهبا .

وعلى أثر مغادرة زنجبار واصلت «الابراهيمية» سيرها الى عدن ثم رحلت الى السويس خاتمة المطاف . ولما ألفت السفينة المصرية هناك مرساها فرح سعيد باشا لنجاح هذه الرحلة فرحا كبيرا تجلى فى إنعامه على ربانها برتبة القائمقام وعلى بحارتها وجنودها بالرتب والمكافآت .

وفى عهد الخديو اسماعيل سميت «الابراهيمية» باسم «شير جهاد» وأنعم على قائدها مصطفى العرب برتبة الأميرلاى .

غير أن مصطفى باشا العرب أصيب بمرض في عينه اليسرى فأرسله الخديو اسماعيل على نفقة الحكومة المصرية الى فيينا عاصمة النمسا حتى تم شفاؤه وعاد الى مصر وأنعم عليه برتبة اللواء في سنة ١٨٦٧ ورتبة الباشوية من الباب العالي رأساً .

وفي سنة ١٨٧٢ عين مديراً لإدارة البواخر الخديوية بدلا من صفر مطوش باشا ، ثم أحيلت عليه وكالة نظارة البحرية بدلا من وكيلها قاسم باشا محمد .
وفي عهد الخديو محمد توفيق أحيل الى المعاش في سنة ١٨٨٠ ولكنه استدعى الى نظارة البحرية ثانية بعد عامين على أثر وفاة حسين شيرين باشا .

ولما وقعت الثورة العربية انضم مصطفى العرب الى الخديو توفيق وأبى أن يسلم قطع الأسطول المصري الى عرابي وآثر أن يرفع عليها علم الحياذ خشية أن يدمرها الأسطول البريطاني الذي كان يفوقها عددا وعددا .

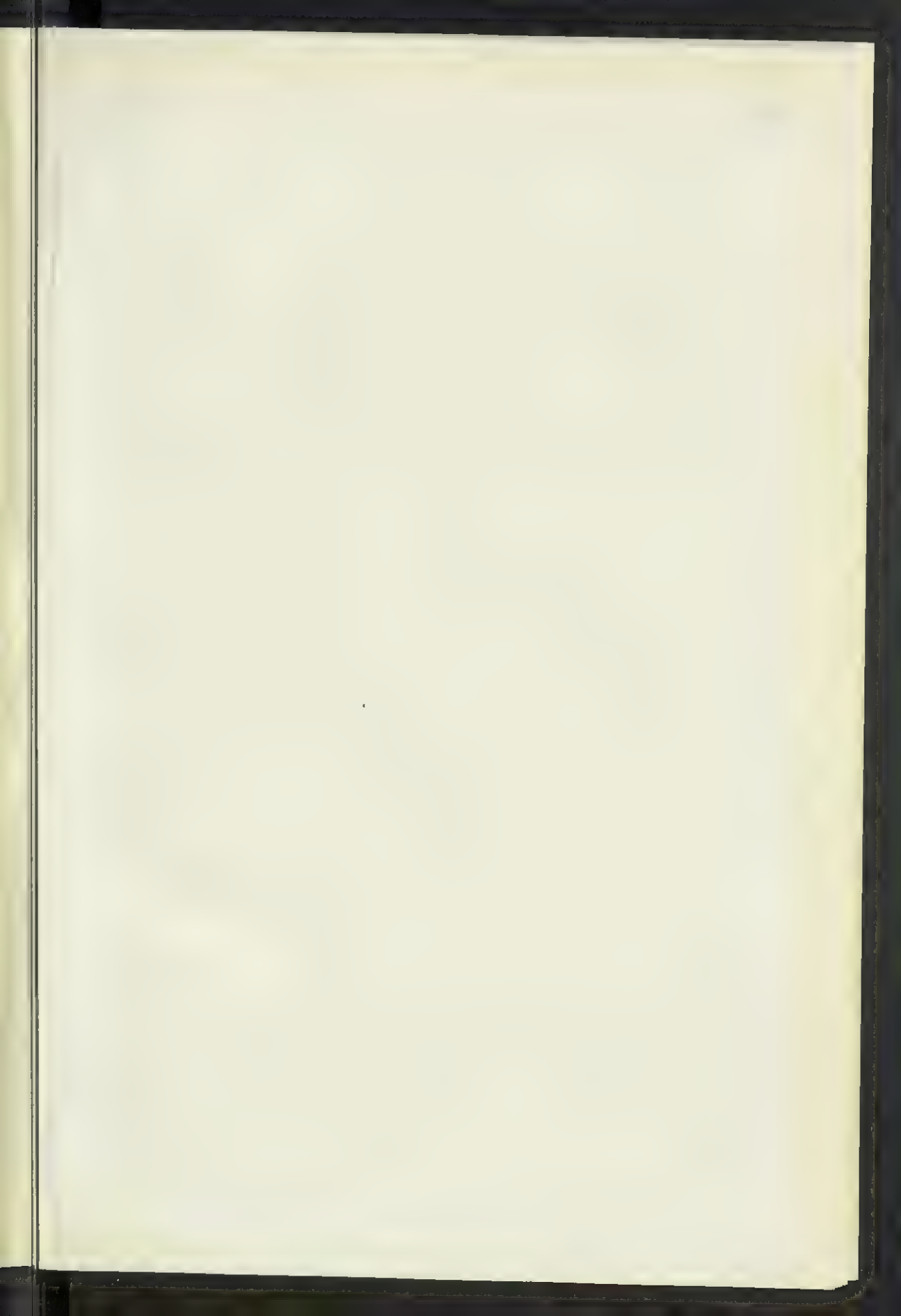
على أن الإنجليز بعد أن دخلوا مصر أرادوا أن يضعفوا قوتها بكل الوسائل فعملوا على بيع دار الصناعة بالإسكندرية وعلى ما تبقى من المراكب الحربية فقامت قائمة مصطفى العرب لذلك وسمى لاستبقائها . غير أن معارضته لم يحسب لها حساب وعملت أيدي خفية لتقويض القوة المصرية . فلم يجد مصطفى العرب بدا من الاستقالة من منصبه وترك خدمة الحكومة في سنة ١٨٨٤ بعد أن أنعم عليه الخديو توفيق برتبة الفريق .

إزاء هذه الحال رأى مصطفى العرب أن يؤلف شركة وابورات مصرية فدعا أثرياء الاسكندرية الى الاكتاب لهذا المشروع فلبى ندائه كثير من الأغنياء حتى تأسست هذه الشركة وكان من بين أعضائها محمد باشا الناضوري وسعد الله بك ومحمد بك اسماعيل ، فاشترت من الحكومة المصرية الوابورين "مصر" و"الغربية" ولكنها لم تجد التعضيد الكافي فباعت بالخسارة ولم يلبث مصطفى باشا العرب أن توفي في سنة ١٨٨٥ .

(١) عبد الرحمن زكي : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ١٢٤ .



٣١ — السفينة «البراهيمية» التي سافرت من الاسكندرية الى السويس عن طريق رأس الرجاء الصالح
في سنة ١٨٦٢ بقيادة مصطفى باشا العرب



(٤) أمير البحار مصطفى الطوسييه لى باشا : نشأ فى طوسيه بولاية قسطنطينى بالأناضول ، وانتقل الى مصر ودخل وهو فى الخامسة من عمره إحدى مدارس الحكومة حيث نال فيها قسطنطينيا وافرأ من التعليم ، ولما أتم علومه الأولى انتظم فى المدرسة البحرية التى كان مقرها السفينة "عكا" وعلى أثر تخرجه رقى ضابطا وألحق بإحدى سفن الأسطول المصرى .

وفى عهد إمارة محمد سعيد باشا للأسطول أنعم على مصطفى الطوسييه لى برتبة اليوزباشى واختير بإورأ له ثم ألحق بالسفينة "الشرقية" عندما سافر بها الى لندن لتركيب آلاتها البخارية .

وعلى أثر عودته عين قبطانا لإحدى السفن النيلية ، ثم رقى إلى رتبة الصاغ فى سنة ١٨٥٣ ، وجعل معاونا أولا بنظارة البحرية ، الى أن أنعم عليه برتبة البكاشى بعد أشهر قليلة ونقل إلى وظيفة مدنية .

وفى سنة ١٨٦٠ أحيل مصطفى الطوسييه لى الى المعاش ، ولكنه أعيد الى خدمة الحكومة فى سنة ١٨٦٣ وعين مديرا لقلم قضايا ترسانة بولاق ، ولم يكتمل العام حتى رقى الى رتبة القائم مقام واختير وكيلا لنظارة البحرية .

وفى سنة ١٨٦٤ منح رتبة الأميرالاي وعين ناظرا لمصلحة الوابورات والسفن الحديدية ، وفى السنة التالية جعل ناظرا للانجرارية ففتشا لبواخر الشركة العزيزية ، ثم وكيلا لها ، الى أن عاد الى نظارة الانجرارية وصار مأمورا لشركات أرمنت والمطاعنة ونقل فيما بعد الى مصانع مطاى وأبو قرقاص .

وفى سنة ١٨٧٢ عين مديرا لإسنا ثم محافظا لدمياط ثم مفتشا بالمسالية ثم مأمورا لعمارات الروضة .

وفى سنة ١٨٧٥ نصب محافظا لسواكن وعين مديرا للتاكة (كسلا) الى أن اختير فى سنة ١٨٧٧ ناظرا لترسانة الخرطوم ورقى الى رتبة اللواء .

وفى سنة ١٨٧٩ أحيل مصطفى الطوسييه لى الى المعاش وتوفى بعد قليل .^(١)

(٧) عبد الرحمن زكى : "أعلام الجيش والبحرية فى مصر" ج ١ ص ١٢٤ .

قواد البحر الآخرون :

الفريق البحري أحمد حسنين باشا : عرف أيضا باسم أحمد مظهر باشا وهو من أصل عربي وابن الحاج حسنين المصري ابن الحاج أحمد بن علي ، وقد انخرط أبوه في سلك الجندية واشترك في عصر محمد علي باشا الكبير مع فيالق الجيش المصري في حرب المورة تحت قيادة إبراهيم باشا .

ولد أحمد حسنين في خلال سنة ١٨٢٤ في قرية ميت حبيب من أعمال مديرية الشرقية ، ودخل الكتاب في بلده ، ثم رحل الى الاسكندرية مع أبيه بعد بضع سنين ، ولما بلغ التاسعة من عمره أدخله والده في سنة ١٨٣٣ مدرسة رأس التين الأميرية حيث تلقى مبادئ العلوم .

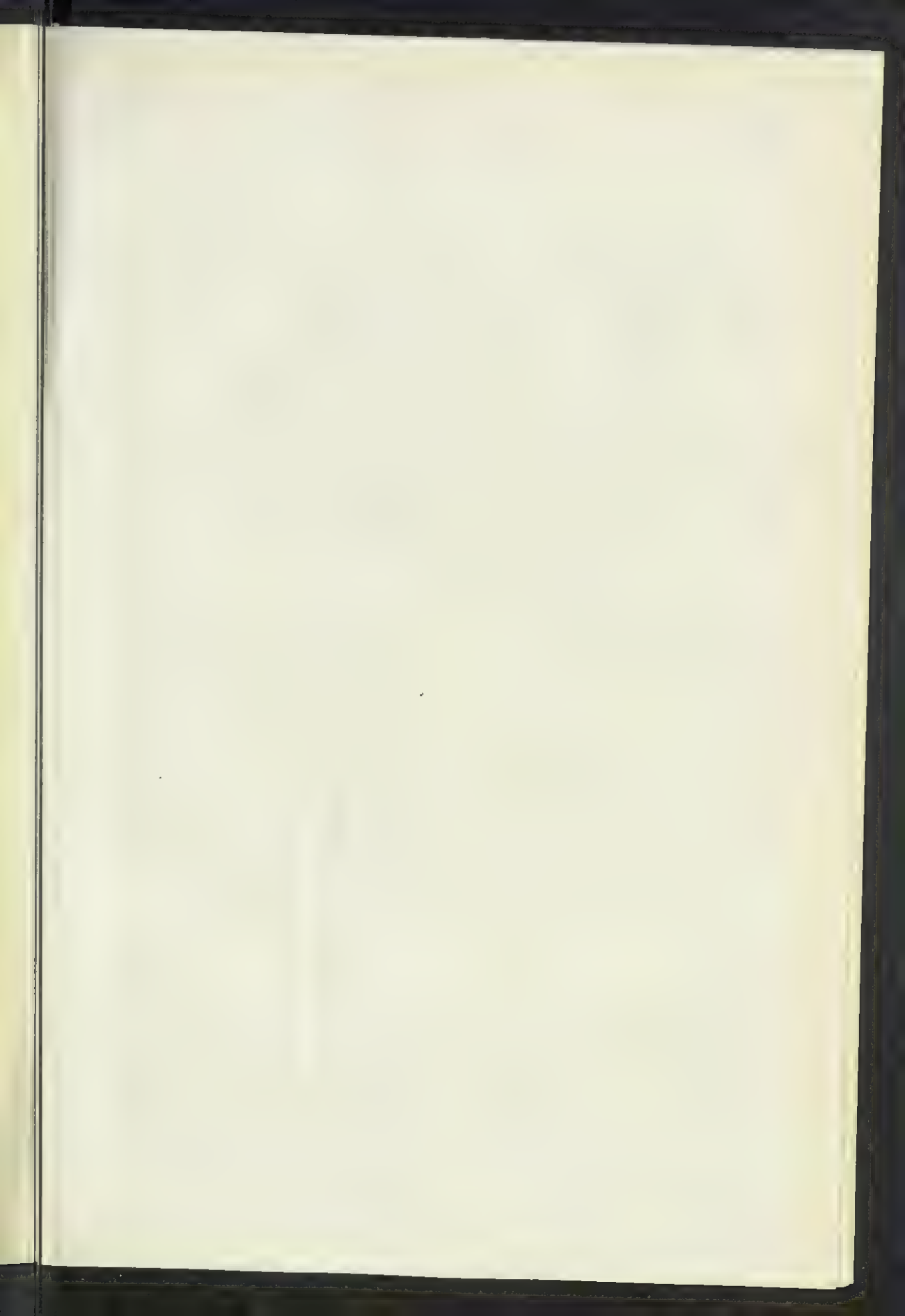
وفي سنة ١٨٣٨ انتظم في المدرسة البحرية وكان مقرها إحدى سفن الأسطول المصري الراسية في ميناء الاسكندرية ، وعلى أثر تخرجه منهارق الى رتبة مساعد ثان بمرتب قدره مائة قرش شهريا ، ثم الى رتبة مساعد أول بمرتب قدره مائة وخمسون قرشا ، فخدم على الغليون نمرة ١٢ ثم على " الشرقية " ثم على " بنى سويف " .
وفي سنة ١٨٤٩ عين في السفينة النيلية " فيروز " الخاصة بعباس باشا الأول ، ثم نقل الى سوارى الوابور نمرة ١ ومنح رتبة الملازم ، ثم الى سوارى الوابور " المنصورة " ، وتنقل فيما بعد بين الوابورين " سمندود " و " النصرية " ^(١) حتى نال رتبة اليوز باشى في سنة ١٨٥٥ .

وما لبث ان عاد الى الوابور " سمندود " ثم التحق بالوابور نمرة ١٢ وأنعم عليه برتبة الصاغ في شهر مارس سنة ١٨٥٨ ، ثم نقل الى سوارى الوابور " جيفرح " ، ثم الى الوابور " النيل " الذى سمي فيما بعد " العزيزية " الى أن منح رتبة البكاشى في سنة ١٨٦٣ ، والتحق بوابورات الركائب والفلائك الخديوية حتى صار قائدا

(١) نسبة الى بلدة " نصرت " الواقعة على مقربة من مدينة قوله مسقط رأس محمد علي باشا الكبير .



٣٢ — الفريق البحري أحمد حسن باشا



للسفينة "العزيزية" وأنعم عليه برتبة القائمقام فى سنة ١٨٦٥ ، ونقل الى الوابور "فيض ربانى" الخاص بالخدو إسماعيل ، ولبت به حتى أضيفت اليه قيادة الوابور "فيض ظفر" ورقى إلى رتبة الأميرالاي فى سنة ١٨٦٩ .

وفى شهر نوفمبر من تلك السنة احتفل الخديو إسماعيل بافتتاح قناة السويس ودعا أباطرة أوروبا وملوكها وأمرأها الى المهرجان الفخم الذى أقيم بهذه المناسبة . وعهد إلى أحمد حسين باشا مهمة قيادة الباخرة النيلية التى استقلها ضيوف مصر العظام — ومنهم الامبراطورة أوجينى زوجة نابليون الثالث إمبراطور فرنسا ، وإمبراطور وإمبراطورة النمسا والمجر ، والبرنس أوف ويلزولى عهد بريطانيا (الملك إدوارد السابع فيما بعد) وزوجته ، وأمير وأميرة هولنده ، وولى عهد بروسيا ، والأمير غليوم صاحب إمارة هيس ، والغرانديوق ميشيل نائباً عن قيصر روسيا ، والأمير عبد القادر الجزائرى المشهور وغيرهم من ذوى الخيىات الرفيعة — فسارت بهم الباخرة تحت قيادة أحمد حسين باشا إلى الشلال ووادى حلفا فى نزهة نيلية بديدة .

وفى السابع من شهر سبتمبر سنة ١٨٧٩ أنعم الخديو توفيق برتبة اللواء البحرية على حسين باشا وكان وقتئذ قومنداناً للركائب الخديوية والسفن الانجرارية .

وفى الثالث من شهر أغسطس سنة ١٨٨٦ منحه رتبة الفريق "مكافأة على أمانته وصدق خدماته السابقة" . غير أنه أحيل إلى المعاش فى اليوم نفسه "بالنسبة لتقدم سنه وتعذر معاناة مشاق الخدمة بهذه الوساطة خصوصاً إدارة مركزه الحالى الذى قام بأعباء ماعهد إليه من الأمور خير القيام مع الصداقة والأمانة" .

وفى الثالث والعشرين من شهر نوفمبر سنة ١٨٨٧ انتقل الى جوار ربه بعد مرض لازمه سبعة أشهر وشيعت جنازته تشييعاً عسكرياً رسمياً اشتركت فيها فلول من الجيش وكثائب من البحرية فوورى الثرى وهو فى الرابعة والستين من عمره بعد أن

خدم البحرية المصرية ثمانى وأربعين سنة وتسعة أشهر وسبعة عشر يوما في عهود ستة من ولاية مصر من محمد علي باشا الكبير إلى الخديو محمد توفيق .
وقد خلف الفريق أحمد حسنين باشا من الأبناء اثنين هما : الشيخ محمد حسنين والد المغفور له أحمد محمد حسنين باشا رئيس ديوان جلالة الملك سابقا ، والدكتور محمود أنيس ^(١) .

الفريق البحري حسين شيرين باشا ^(٢) : هو من أصل شركسى ، وقد هاجر إلى مصر ودخل مدرسة قصر العيني سنة تأسيسها عام ١٨٢٥ ، وبعد أن تلقى فيها العلوم الابتدائية انتظم في المدرسة البحرية بالاسكندرية في سنة ١٨٢٨ ، وعلى أثر تخرجه ألحق بالقرويت " البحرية " ونال رتبة الملازم الثانى ، ثم الملازم الأول ، ثم منح رتبة اليوزباشى في سنة ١٨٣١ وأنعم عليه برتبة الصاغ في سنة ١٨٣٣ .
وفي سنة ١٨٣٥ صار قبودانا للسفينة " بيلان " وأحرز رتبة البكاشى في سنة ١٨٣٩ إلى أن نال رتبة القائمقام في سنة ١٨٤٢ وجعل قبطانا لإحدى القبايات .

وفي سنة ١٨٤٥ أنعم عليه بالبكوية و برتبة الأميرالاي ، وأصبح في سنة ١٨٤٨ قبطانا للسفينة التى أبحر عليها إبراهيم باشا إلى الآستانة في صيف تلك السنة لاستلام فرمان الولاية على مصر .

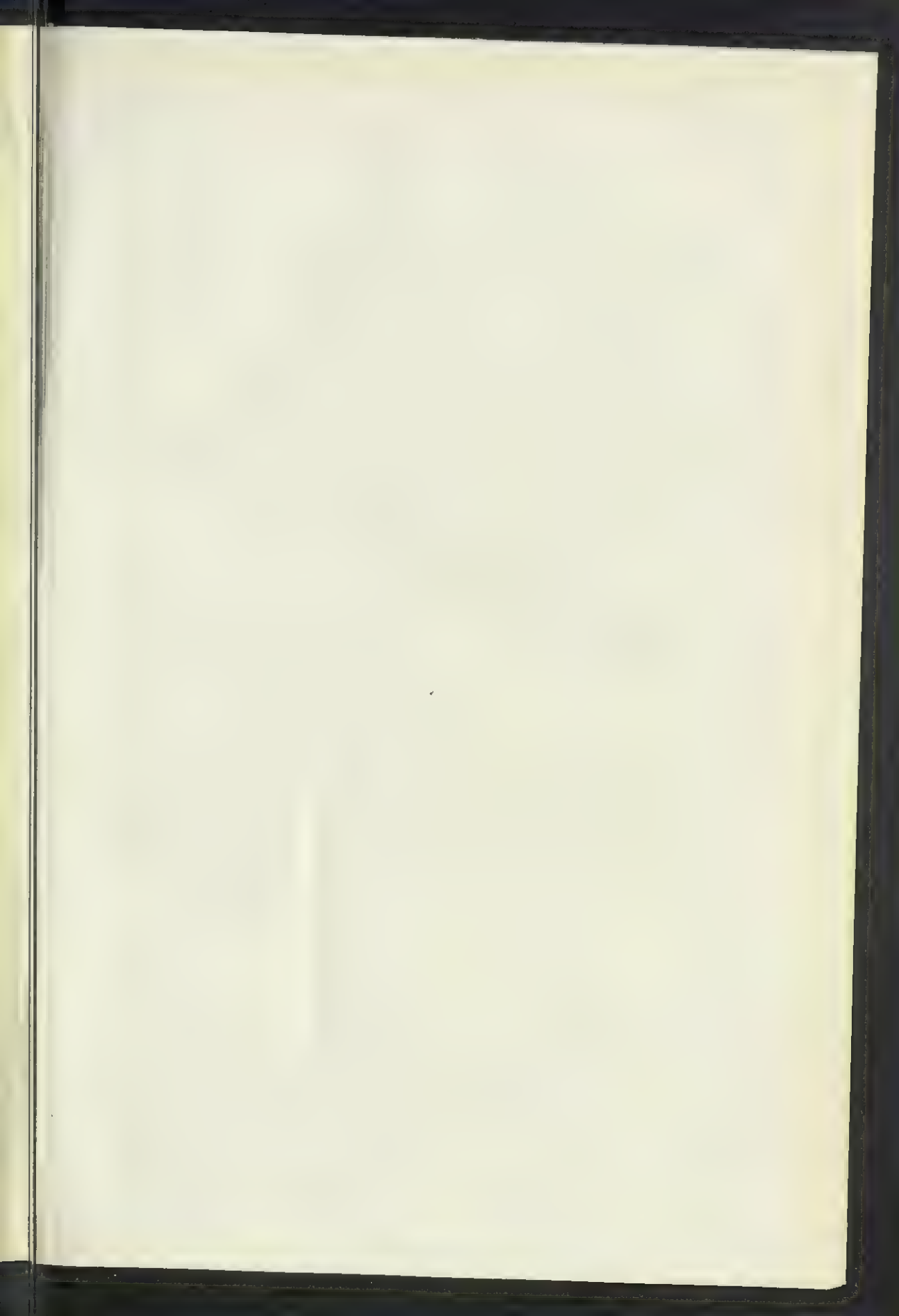
وفي سنة ١٨٦٣ منحه الخديو اسماعيل رتبة الميرميران الرفيعة مشفوعة بالباشوية وجعله مديرا للشركة العزيزية التى حلت محل الشركة الحميدية .

وفي سنة ١٨٧٢ شغل منصب مدير مصلحة الجمارك وتقلب بعده في مناصب مدنية شتى إلى أن اعتزل خدمة الحكومة في سنة ١٨٨١ لبلوغه السن القانونية . غير أنه عاد في سنة ١٨٨٢ وتقلد وكالة نظارة البحرية . ولكنه أصيب بمرض اضطر معه

(١) تفضل حضرة الأستاذ على رمضان مشكورا بإمدادنا بهذه البيانات الخاصة بمجد والدته شقيقة المرحوم أحمد محمد حسنين باشا كما أهدى إلينا صورة الفريق أحمد حسنين باشا المنشورة في هذا الكتاب .
(٢) كلمة " شيرين " أصلها فارسي ومعناها " بشوش " .



٣٣ — الفريق البحري حسين فهمي باشا



إلى اعتزال الخدمة ثانية، وسافر إلى فرنسا للاستشفاء نزولا على مشورة الأطباء وما كادت البانحة التي استقلها تلقى مراسها في نغمر مارسيليا حتى عاجلته المنية في غضون سنة ١٨٨٢ فنقلت جثته إلى مصر ودفن بها .

وقد اشتهر حسين شيرين باشا بين أقرانه في البحرية بتفوقه في المبارزة وألعاب السيف التي كان ينازله فيها القبودان محمد خورشيد الملقب بأبي فصادة .
وقد تزوج حسين شيرين باشا مرتين . وأنجب من قرانه الأول بنتا زوجهما إلى حسين رمزي باشا والد اسماعيل شيرين بك (أبي النبيلة فاطمة هانم طوسون زوجة النزيل سعيد طوسون الذي لقي حتفه في حادث سيارة في فرنسا) وحسين شيرين بك (زوج الأميرة أمينة هانم بهروز فاضل التي توفيت بايطاليا على أثر حادثة سقوط طائرة وأبي الأميرة مهواش طوسون وإسماعيل بك شيرين) وفؤاد شيرين باشا محافظ القنال ورمزه هانم شيرين (قرينة محمود الأتربي باشا) ونعيمة هانم شيرين . وحوالي سنة ١٨٧٣ عقد حسين شيرين باشا قرانه الثاني على توحيد هانم الجوخدار (بنت أحمد فوزي الجوخدار باشا) .

الفريق البحري حسين فهمي باشا^(١) : ولد في سنة ١٨٤٣ بمدينة الفيوم حيث كان يقيم والده الأميرالاي محمد بك صدق وتلقى علومه الابتدائية بالمدارس الأميرية ، وفي سنة ١٨٥٩ التحق بالمدرسة الحربية بالقلعة ثم انتقل إلى المدرسة البحرية في سنة ١٨٦٠ حيث تعلم الفنون البحرية على القبودان أحمد مطوش ، وعلى أثر تخرجه أقفل على الفرقاطة "شير جهاد" مع تلاميذ المدرسة إلى إنجلترا في رحلة علمية .
ولما رقى ضابطا عين بالبانحة "فيض جهاد" برتبة طالب بحري ممتاز (أسبران) ثم نقل إلى الفرقاطة "محمد علي" . وفي سنة ١٨٦٤ نال رتبة الملازم الثاني ، ونقل إلى البانحة "المحروسة" وأحرز رتبة الملازم الأول ثم رتبة اليوز باشي في سنة ١٨٦٩ .
(١) هو والد محمد فهمي حسين باشا وكيل محكمة النقض والإبرام الوطنية سابقا والأستاذ محمود فهمي حسين بك المحامي .

وما لبث أن نال رتبة الصاغ في سنة ١٨٧٤ ، وعينه الخديو اسماعيل قبطانا
ثانيا للباخرة "المحروسة" ، ورفاه الى رتبة البكاشى في سنة ١٨٧٦ . ثم أنعم عليه
الخديو توفيق بمرتبة القائم مقام في سنة ١٨٨٠ .

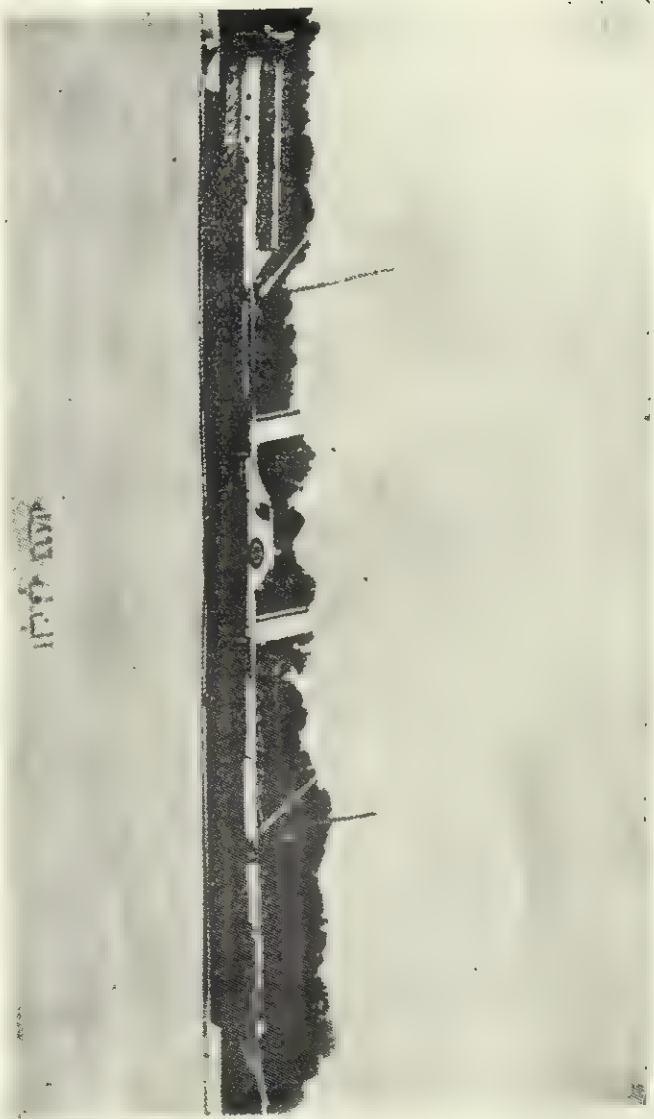
وفي مستهل عام ١٨٨٢ عين قبطانا "المحروسة" ، وأنعم عليه برتبة الأمير الالى
في سنة ١٨٨٤ ، وعين وكيلا لنظارة البحرية الى أن صدرت الأوامر بإلغائها فعاد الى
"المحروسة" واختاره الخديو توفيق ياورا له وأنعم عليه برتبة اللواء مع لقب
الباشوية في الثاني من شهر أكتوبر سنة ١٨٨٤ .

وفي الثاني عشر من شهر مارس سنة ١٨٩٧ رقى الى رتبة الفريق وأحيل الى
المعاش بعد قليل بعد أن خدم على ظهر "المحروسة" ثلاث وثلاثين سنة وتوفى
بالاسكندرية في ٢١ يولييه سنة ١٩٢١ وهو في الثامنة والسبعين من عمره .

الفريق البحرى قاسم محمد باشا : التحق بالمدارس الأميرية في سنة ١٨٣٩
وانتقل منها الى المدرسة البحرية حيث تلقى علومها وفنونها على القبودان أنطون
والقبودان أحمد مطوش . وفي سنة ١٨٤٨ تخرج منها ورقى الى رتبة ضابط بحرى
بالأسطول المصرى ثم نقل الى السفن النيلية وجعل في سنة ١٨٥٣ قبودانا في بواخرها
برتبة الملازم أول ، وما زال يرقى حتى نال رتبة الصاغ البحرى وعين قبودانا للسفينة
"أسيوط" في البحر الأبيض المتوسط ثم رقى الى رتبة البكاشى سنة ١٨٥٩ وعين
قبودانا للفرقاطة "محمد على" بعد إصلاحها في إنجلترا فرقى الى رتبة قائم مقام
فأميرالاي سنة ١٨٦٣ .

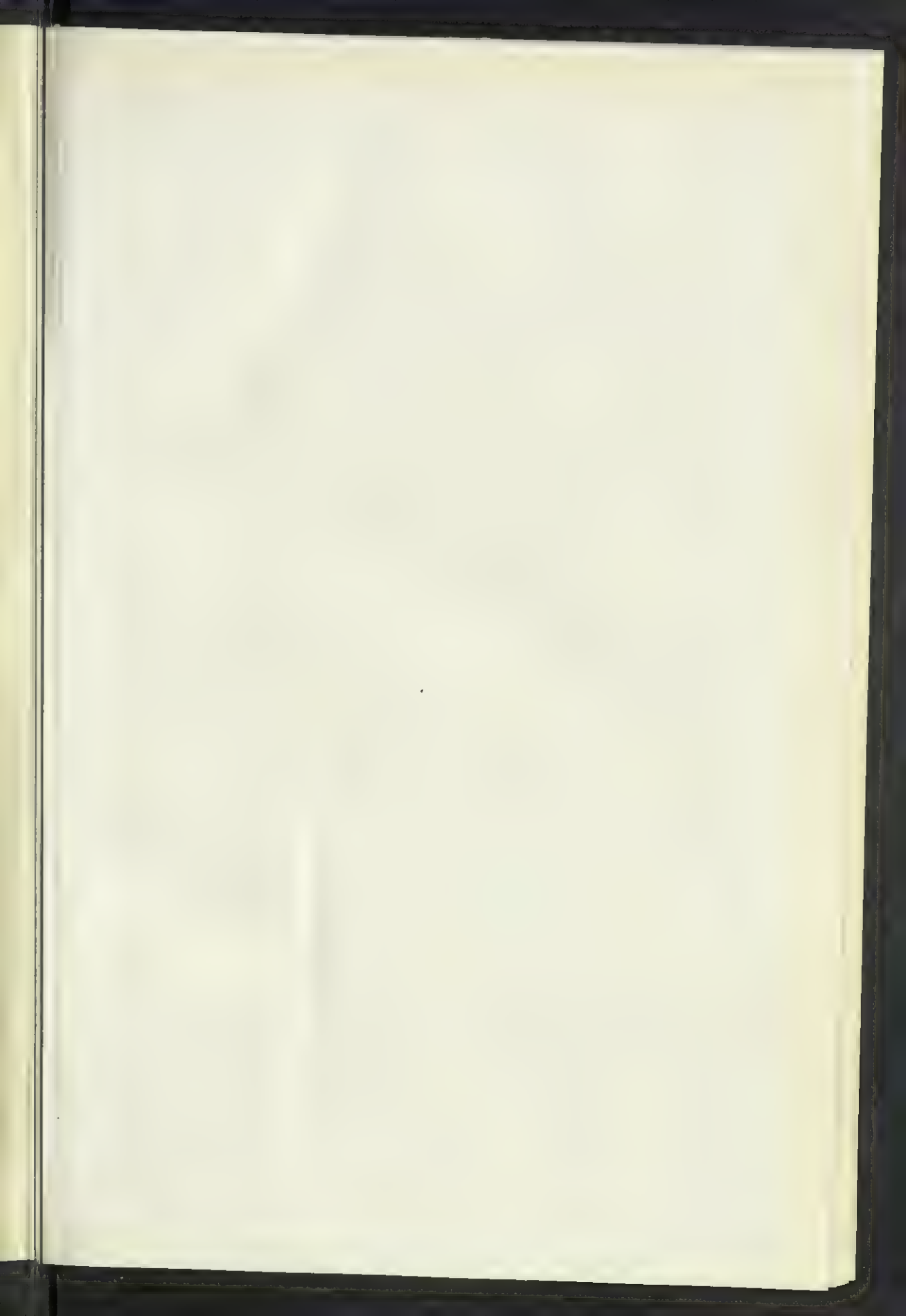
ولما اشتعلت الثورة الأهلية بجزيرة كريت سنة ١٨٦٦ عين قائدا عاما للسفن
المصرية التي أعدت لنقل الحملة المصرية الى تلك الجزيرة .

وقد بقيت العهدة المصرية مدة حرب كريت تحت قيادة قاسم بك ، ورقى الى
رتبة اللواء البحرى مكافأة له على ما بذل من الجهود العظيمة في هذه الحرب وعين
أميرالا على السفن المصرية فرفع علمه على الفرقاطة "محمد على" .



الناقل «البحر»

٣٤ — السفينة «بحر» من سفن الأسطول المصري في عهد الخديوي إسماعيل



وبعد عودة الحملة المصرية من كريت وقع اختيار الخديو اسماعيل على قاسم باشا ليكون قبودانا للباخرة "المحروسة" وفي سنة ١٨٧٣ سافر على ظهرها إلى لندن لزيادة طولها أربعين قدما وتغيير مراجلها ولما تم إصلاحها عاد بها إلى الاسكندرية وسافرت بالخديو إلى الآستانة .

وفي ذلك الحين رقى قاسم باشا إلى رتبة الفريق البحري ثم عين وكيلا لنظارة البحرية في سنة ١٨٧٣ وخلفه في قيادة "المحروسة" اللواء كامل باشا وقد تولى منصب وكالة البحرية فيما بعد في أثناء الثورة العربية .

ولما شهرت مصر الحرب على الحبشة تولى الفريق قاسم باشا قيادة جميع السفن من الاسكندرية إلى البحر الأحمر كما أشرف على نقل الجيوش المصرية من السويس إلى ميناء مصقوع فقاد بنفسه "المحروسة" وقام بمهمته خير قيام .

وفي سنة ١٨٧٦ عين قاسم باشا مأمورا لقيادة الجيوش المصرية في حرب روسيا ضد تركيا ، فأشرف على نقل القوات البالغ عددها ١٧,٠٤٥ جنديا وبطارين من مدافع كروب ، وسافر إلى ميناء سلاويك على الباخرة "شبين" ولما وصل إليها انتقل إلى الفرقاطة "محمد علي" ورفع عليها علم الأدميرالية المصرية .

ولما وضعت تلك الحرب أوزارها عاد الفريق قاسم باشا إلى مصر وتولى وكالة نظارة البحرية ثانية (بعد أن قام بأعبائها في غيابه مصطفى العرب باشا) .

وفي سنة ١٨٧٨ اعتزل خدمة الحكومة المصرية ولكنه أعيد إلى منصبه في سنة ١٨٧٩ وبقي به عامين استقال على أثرهما واهتم بإدارة أملاكه وأطيانه حتى توفي في سنة ١٨٩٧^(١) .

(١) عبد الرحمن زكي : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ١٢١ .

اللواء البحري محمد أمين توفيق باشا : ولد بالقاهرة عام سنة ١٨٤٢ وتلقى علومه في المدرسة الحربية بالقلعة سنة ١٨٥٥ وانتقل منها إلى المدرسة البحرية بالاسكندرية سنة ١٨٥٩ فدرس علومها على القبودان أحمد مطوش وقضى مدة التمرين على ظهر الفرقاطة "شير جهاد" .

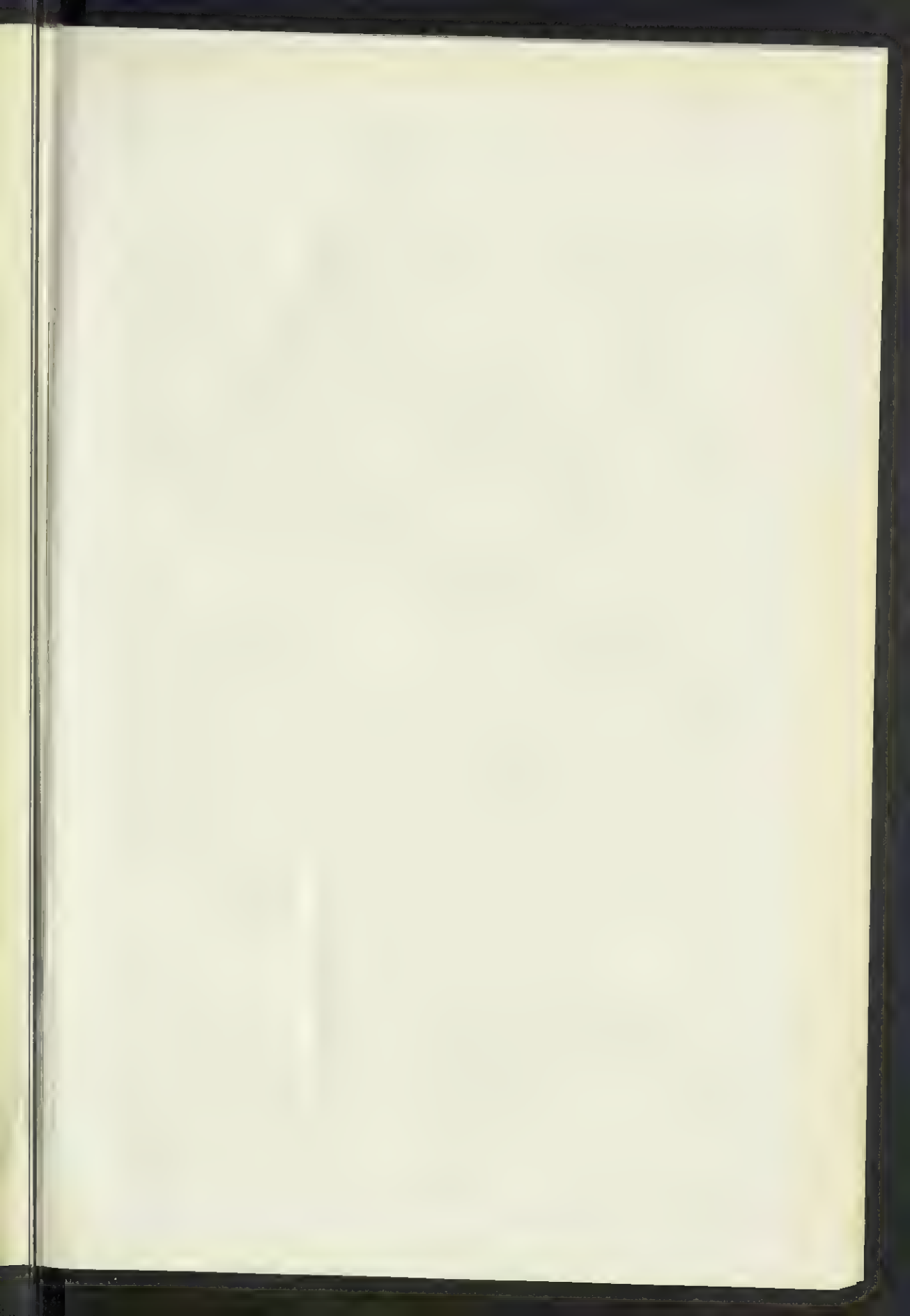
ولما استوفى دراسته البحرية رقى إلى رتبة طالب بحري ممتاز (أسبران) وألحق بالفرقاطة "سياح البحر" ثم نقل إلى الباخرة "فيض جهاد" برتبة ملازم ثان ولما أهدي الخديو اسماعيل هذه الباخرة إلى السلطان عبد العزيز عين محمد أمين توفيق بواخر الشركة العريزية في سنة ١٨٦٤ ومنح رتبة الملازم أول .
وفي سنة ١٨٦٥ انتقل إلى الفرقاطة "محمد علي" ونال رتبة اليوزباشى ثم نقل إلى "المحروسة" وسافر بمعية الخديو اسماعيل إلى فرنسا لحضور معرض سنة ١٨٦٧ ، وبعد عودته نقل إلى القرويت "لطيف" وسافر عليه بصحبة ناظر البحرية عبداللطيف باشا إلى سلا نيك وزار بعض ثغور الأناضول للبحث عن الفحم الحجري ثم أبحر إلى إنجلترا تحت قيادة سليمان بك أبو داود .

وفي سنة ١٨٧٠ رقى إلى رتبة الصاغ وعين قبودانا ثانيا للقرويت "لطيف" ، وفي سنة ١٨٧٢ عين قبودانا ثانيا للباخرة "الغربية" وصار بكباشيا في سنة ١٨٧٤ وجعل قبودانا لإحدى بواخر البومستة الخديوية في البحر الأحمر .
ولما وقعت الحرب الحبشية تولى نقل الجنود المصرية إلى الحبشة ، وفي إبان الحرب الروسية جعل قبطانا ثانيا للفرقاطة "محمد علي" ثم تولى قيادة الباخرة "دسوق" التي عينت لمساعدة الأسطول العثماني وظل في منصبه حتى عينه الخديو توفيق مندوبا بحريا بمعية على رضا باشا محافظ سواحل البحر الأحمر لمنع تجارة الرقيق والتفتيش على أعمال المحافظات .

ولما رقى إلى رتبة القائم مقام سنة ١٨٨٠ عين ناظرا لترسانة الاسكندرية ، ثم نصب قائدا للباخرة "الجعفرية" ومأمورا لسفائن البحر الأحمر ، ورقى إلى رتبة



٢٥ - القبطية « سواكن » من سفن الأسطول المصري في عهد الخديوي إسماعيل



ميرالاي سنة ١٨٨٢ وتولى قيادة الفرقاطة "محمد علي" إلى أن رقى إلى رتبة اللواء في سنة ١٨٨٧ وأحيل إلى المعاش عندما تقرّر بيع الفرقاطة التي تولى قيادتها، وكانت وفاته بالقاهرة في الثالث عشر من يناير سنة ١٨٩٨^(١).

القبودان سليمان حلاوة : ولد ببلدة قصر بغداد (مركز تلا) من أعمال المنوفية عام ١٨٢٨ فدخل وهو في العاشرة إحدى المدارس الأميرية ثم انتظم في سلك مدرسة المدفعية بالاسكندرية في سنة ١٨٤١ حتى منح رتبة باشجاويش ونال في سنة ١٨٤٤ رتبة الملازم وعين في سنة ١٨٤٧ مدرسا للهندسة والحساب بالمدرسة البحرية . وقد دأب على البحث والاطلاع حتى برع في فنون الملاحة ، فعهد إليه تدريس مادق الملاحة والحساب في المدرسة المذكورة .

وقد نذرت الحكومة المصرية لكشف حدود مصر الغربية وتعيين الأبعاد التي يمكن للسفن الأجنبية الدنو منها ، فقام بهذه المهمة ووضع خريطة متقنة ، ثم اختير لكشف الموانئ الواقعة على السواحل المصرية فزارها ووضع لها خريطة دقيقة .

ولما ألغيت المدرسة البحرية في سنة ١٨٥٤ انتقل القبودان سليمان حلاوة الى هيئة ضباط السفينة الحربية "مفتاح جهاد" ونال في تلك الأثناء رتبة اليوز باشي . وفي سنة ١٨٦٥ نال رتبة الصاغ وعين قبطانا للسفينة "سمنود" ثم رقى إلى رتبة البكاشي وأوفدته الحكومة إلى إنجلترا لإصلاح بعض آلات سفينته فلما تم إصلاحها عاد إلى مصر بعد أن طاف بمركبه حول القارة الإفريقية فاستغرقت رحلته من لندن الى السويس ثلاثة أشهر وستة أيام بما فيها الأيام التي رسا فيها بجزيرة ماديرا وجزيرة سانت هيلانة ورأس الرجاء الصالح وعدن .

وفي سنة ١٨٧٠ نقل الى المدرسة البحرية والفلكية ووضع في فن الملاحة كتابا أسماه "الكوكب الزاهر في فن البحر الزاخر" وقد تقلب بعد ذلك في مناصب عدة حتى أحيل الى المعاش في سنة ١٨٨٢ وتوفي في سنة ١٨٨٥^(٢).

(١) عبد الرحمن زكي : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ١١٦ .

(٢) عبد الرحمن زكي : "أعلام الجيش والبحرية في مصر" ج ١ ص ١٢٠ .

القبودان سرهنك بك : أصله من ريتيمون أعمال جزيرة كريت، وقد أحضره إلى مصر إبراهيم باشا وهو صبي مع غيره من شبان الجزيرة . وفي سنة ١٨٢٥ دخل مدرسة الجهادية بقصر العيني ثم انتقل إلى المدرسة البحرية والتحق في سنة ١٨٣٠ بالفرقاطة "الجهادية" برتبة مساعد ثان ، وفي سنة ١٨٣١ نقل إلى الفرقاطة "البحرية" برتبة مساعد أول .

وفي سنة ١٨٣٣ أحرز رتبة الملازم الثاني ثم نال رتبة الملازم الأول فيوز باشي في سنة ١٨٣٤ إلى أن عين قبطانا ثانيا للقرويت "دمهور" بمعية الأمير محمد سعيد باشا . وفي سنة ١٨٤٧ صار قبطانا أول ورق إلى رتبة الصاغ وأبحر مع إبراهيم باشا، إلى الآستانة في سنة ١٨٤٨ لاستلام فرمان الولاية على مصر . وبعد عودته نقل إلى الفرقاطة "النيل" ثم قبطانا للفرقاطة "رشيد" .

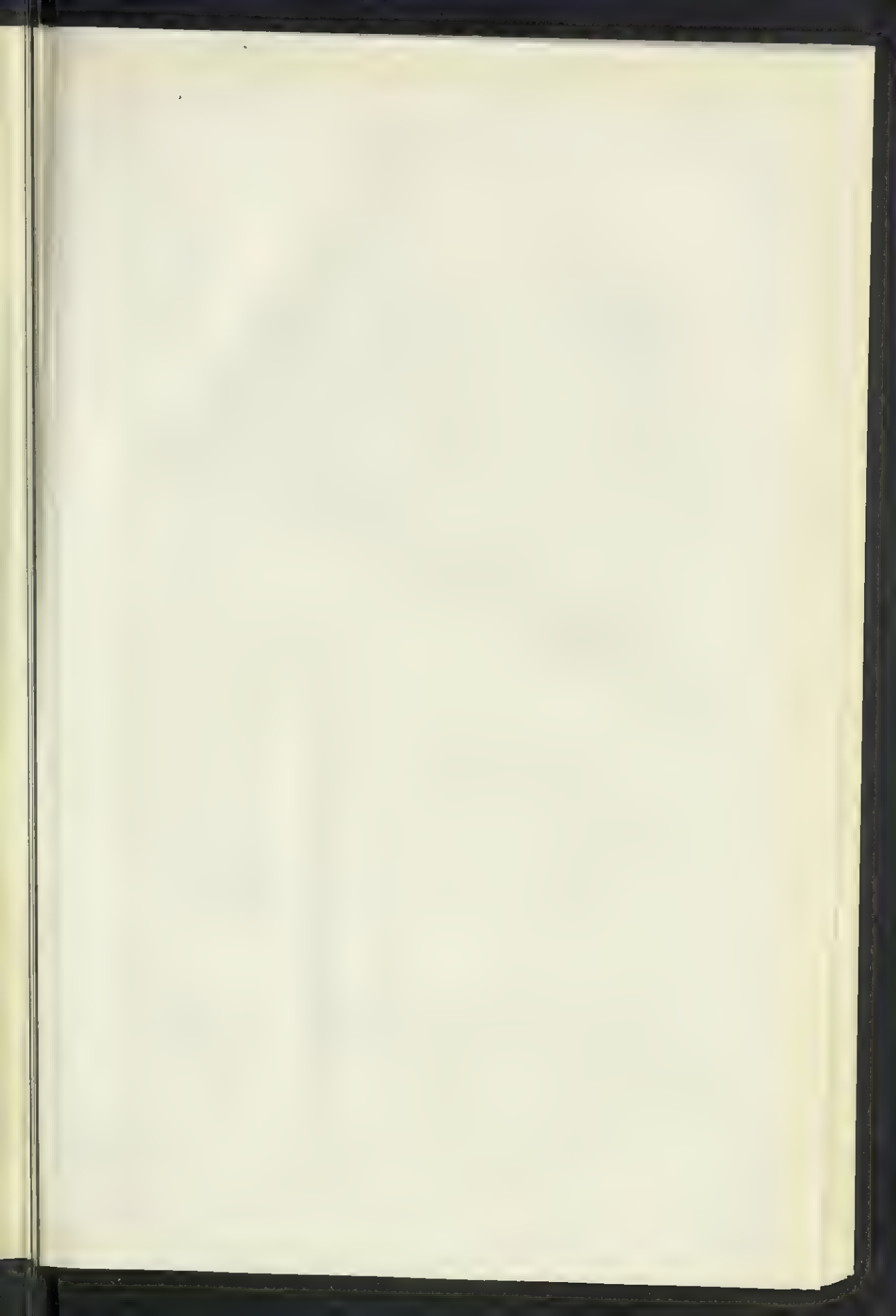
وفي أثناء حرب القرم عين قبطانا للباخرة "القيوم" وسافر إلى البحر الأسود وتلقى وهو هناك أمر تعيينه قبطانا للفرقاطة "شيرجهاد" وسار بها على سواحل القوقاز . وعلى أثر انتهاء حرب القرم ورجوعه إلى مصر عين مأمورا للهمات البحرية فأمورا لمطابخ محمد سعيد باشا ثم أحيل إلى المعاش بعد عامين .

وفي أوائل حكم الخديو اسماعيل أعيد إلى الخدمة في سنة ١٨٦٣ وعين ناظرا لقلم دعاوى ضبطية الاسكندرية ، فعضوا في مجلس الضبطية ، ثم نقل إلى الشركة العزيرية ، وعين مأمورا لينبع على البحر الأحمر مدة الحج ، وعقب رجوعه جعل قبطانا للباخرة "قليوب" حتى أنعم عليه في سنة ١٨٦٥ برتبة القائم وصار قبطانا للباخرة "الدقهلية" .

وقد اشترك في سنة ١٨٦٦ على ظهر "الدقهلية" في الحملة إلى كريت غير أن بانخرته أصيبت بجادث فنقل قبطانا على الفرقاطة "محمد علي" ورق إلى رتبة الاميرالاي في سنة ١٨٦٧ .



٣٦ — السفينة «فلوب» من سفن الأسطول المصري في عهد الخديو إسماعيل



وبعد انتهاء الثورة في كريت قام الى مالطة لتعمير الفرقاطة "محمد علي" وتغيير مراجعها ثم سافر بمعية الخديو اسماعيل الى ترينسته وتولون وغيرها من موانئ البحر الأبيض المتوسط وعلى أثر عودته عين باشمعاوناً لنظارة البحرية .

وفي سنة ١٨٨١ سافر بالسفينة "الصاعقة" للحفاظة على سواحل البحر الأحمر وعقب انتهاء المأمورية المنوطة به عين ناظراً لدار صناعة بولاق، وفي خلال سنة ١٨٨٤ وسنة ١٨٨٥ بذل المهمة في إنجاز أعمال النقل بيناخر شركة الانجارية للعملة المصرية الانجليزية الى السودان .

وفي سنة ١٨٨٧ أحيل الى المعاش وتوفي في شهر أبريل سنة ١٨٩٧ وشيعت جنازته باحتفال رسمي^(١) .

القبودان عبد الحميد الديار بكرلى : تعلم بالمدرسة البحرية بالاسكندرية وأرسله محمد علي باشا الى إنجلترا للتخصص في العلوم البحرية ، ولما أتمه عاد إلى مصر وعين قائداً لإحدى سفن الأسطول المصرى ، وفي سنة ١٨٥٣ كان رباناً للسفينة "النيل" التى سافرت تحت إمرة حسن الاسكندرانى باشا في حرب القرم ، وقد عهد اليه في أثناء تلك الحرب نقل المهمات والذخيرة والبريد ما بين الاسكندرية وميدان القتال .

وفي سنة ١٨٦٧ عين رئيساً للجناس العسكرى الذى شكلته نظارة البحرية في عهد الخديو اسماعيل للنظر في الحوادث التى تصيب السفن ومحاكمة من تقع عليه المسئولية من جنود البحر وضباطه .

وقد قام بترجمة كتاب في "مقياس السفائن" واشترك مع غيره في ترجمة كثير من القوانين واللوائح والأنظمة البحرية المستعملة في سفن إنجلترا^(٢) .

(١) عبد الرحمن زكى : « أعلام الجيش والبحرية في مصر » ج ١ ص ١١٩ .

(٢) عبد الرحمن زكى : « أعلام الجيش والبحرية في مصر » ج ١ ص ١٢١ .

نظام البحرية :

في الثامن والعشرين من أغسطس سنة ١٨٧٨ أراد الخديو إسماعيل تغيير نظام الحكومة فأصدر أمرا بتشكيل « نظارة » مسئولة أمامه تحت رئاسة « رئيس مجلس النظر » ووزعت أعمال الحكومة على سبع نظارات يرأس كل منها ناظر وهي : الخارجية ، والمالية ، والجهادية والبحرية ، والمعارف والأوقاف ، والداخلية ، والحقانية ، والأشغال .

وفي عهده تولى نظارة الجهادية والبحرية كل من :

- أحمد راتب باشا : من ٢٨ أغسطس سنة ١٨٧٨ إلى ١٩ فبراير سنة ١٨٧٩ .
- حسن أفلاطون باشا : من ٢٢ مارس سنة ١٨٧٩ إلى ٧ أبريل سنة ١٨٧٩ .
- شاهين باشا : من ٨ أبريل سنة ١٨٧٩ إلى ٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩ .

صدور القانون التجارى البحرى المختلط :

لما أنشئت المحاكم المختلطة في سنة ١٨٧٦ صدر مع ما صدر من القوانين القانون التجارى البحرى المختلط ، وقد اجتهدت المحاكم المختلطة في المنازعات الملاحية المرفوعة إليها في تقرير مبادئ قانونية على أساس ما آلت اليه التشريعات الحديثة ، إذ شرعت بنقص التشريع المصرى لمواجهة الأحوال الجديدة نظرا لأنه ظل أكثر من نصف قرن على حاله في ثوبه القديم في حين تقدمت الملاحة الدولية وارتقت وسائلها وتعددت مشاكلها وتنوعت أطوارها^(١) .

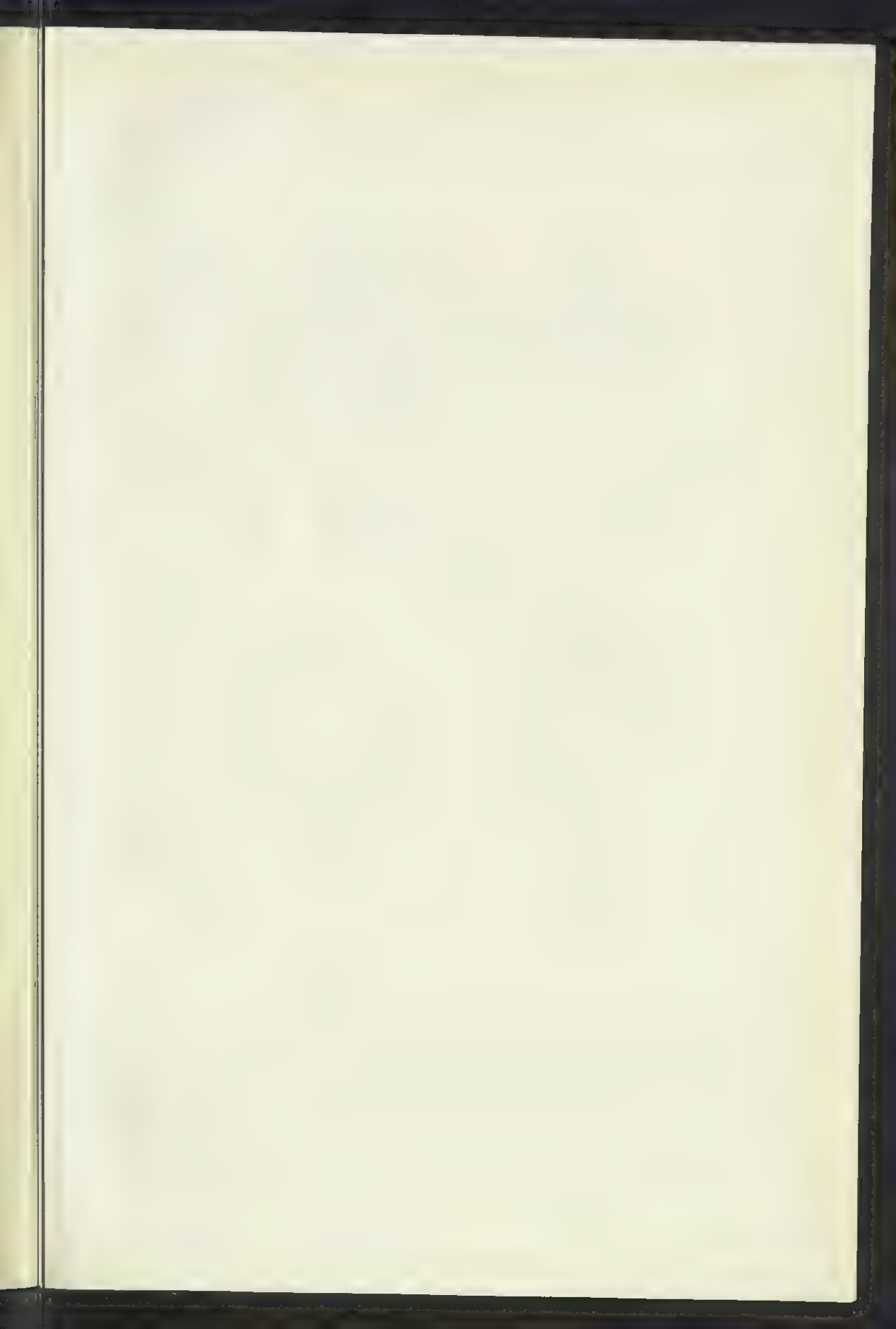
خلع الخديو إسماعيل :

بينما كانت البلاد سائرة نحو التقدم والرقى بخطوات سريعة فوجئت مصر بنجاح الخديو إسماعيل وتلقى الأمير محمد توفيق باشا في ٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩ برقية من الباب العالي يوليه الأريكة المصرية فاستوى عليها مكان أبيه العظيم الذى غادر البلاد بعد حكم دام ست عشرة سنة .

(١) يونس صالح باغا : " مقدمة كتاب شرح القانون البحرى " للدكتور محمد كامل أمين ملش .



٢٧ — السفينة « ميني ظافر » من سفن الأسطول المصري في عهد الخديوي اسماعيل



قوة مصر البحرية في عصر الخديو إسماعيل
من سنة ١٨٦٣ — ١٨٧٩ نقلًا عن دار المحفوظات المصرية^(١)

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	قذالات	الأطباء	الأجراجية	الكتيبة
١٨٦٣	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٤	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٥	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٦	١٠٤	٣٤٥٠	٤	١٣	١٦	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٧	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٤	١٨	١٨	١٨
١٨٦٨	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٥	١٩	١٩	١٩
١٨٦٩	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٠	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧١	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٢	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٣	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٤	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٥	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٦	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٧	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٨	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٧٩	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠

(١) أمين سامي باشا : "تقويم النيل وعصر محمد علي" ج ٢ ص ٥٧١ .

(١) سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو اسماعيل

العدد	الإسم	النوع	عدد المدافع	جهة إنشائها
١	محمد على	فرقاطة	٢٨	أمريكا
٢	شير جهاد	فرقاطة	٢٨	تريستا
٣	لطيف	قرويت	٦	الإسكندرية
٤	الخرطوم	مدفعية	٥	إنكلترا
٥	دنفلة	درّاعة	٨	إنكلترا
٦	الصاعقة	قرويت	٨	الإسكندرية
٧	سنار	مدفعية	٧	إنكلترا
٨	زرخ نمرة ١	درّاعة	٢	فرنسا
٩	زرخ نمرة ٢	درّاعة	٢	فرنسا
١٠	المحروسة	سفينة حربية لركوب الخديو	٨	لندن
١١	مصر	سفينة حربية لركوب الخديو	٦	تولون (فرنسا)
١٢	الغريفة	سفينة حربية لركوب الخديو	٤	تولون (فرنسا)
١٣	الطور	طرّادة	٢	إنكلترا
١٤	أسوان	نقالة	٤	إنكلترا
١٥	شندى	نقالة	٤	إنكلترا
١٦	أسيوط	نقالة	٢	الإسكندرية
١٧	الجعفرية	طرّادة	٣	إنكلترا
١٨	سمنود	نقالة	٢	إنكلترا
١٩	نور الهدى	طرّادة	٢	إنكلترا
٢٠	مخير	طرّادة	٢	إنكلترا
٢١	عجمى	طرّادة	٢	إنكلترا

(١) اسماعيل مرهناك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٢٨٧ .

البواخر التجارية المصرية في سنة ١٨٧٣ في عهد الخديو اسماعيل

العدد	النوع	الاسم	العدد	النوع	الاسم
١	باخرة	دمنهور	١٣	باخرة	مسير
٢	»	المحلة	١٤	»	المنصورة
٣	»	دسبوق	١٥	»	النجيلة
٤	»	الرحمانية	١٦	»	الزقازيق
٥	»	التاسكا	١٧	»	المجاز
٦	»	الفيوم	١٨	»	الجديدة
٧	»	البحيرة	١٩	»	ينبع
٨	»	الشرقية	٢٠	»	القصير
٩	»	الدقهلية	٢١	»	سواكن
١٠	»	طنطا	٢٢	»	مصقوع
١١	»	شبين	٢٣	»	الكوفيت
١٢	»	المنيا .	٢٤	»	جدة

(١) جورج جندي بك وجاهك تاجر : "اسماعيل" ص ٢٢٥ ، وعبد الرحمن الرافعي بك :
 "عصر اسماعيل" ج ١ ص ١٩٩ ، والكوكب الدرر في الاستقراء المصري سنة ١٨٧٣ ص ٤٧ .

المراجع الخاصة بالفصل الحادى عشر

باللغة العربية :

أحمد عبد الهادى : نهضة البحرية التجارية فى عهد اسماعيل (بحث منشور فى مجلة الحقوق التى تصدرها جامعة

فاروق بالاسكندرية عدد ابريل ١٩٤٥) .

أحمد عزت عبد الكريم : المجلد فى التاريخ المصرى (تاريخ مصر من الحملة الفرنسية إلى نهاية عصر اسماعيل) .

الياس الأيوبي : تاريخ مصر فى عهد الخديو اسماعيل باشا من سنة ١٨٦٣ إلى سنة ١٨٧٩ .

أمين نسامى باشا : تقويم النيل وعصر اسماعيل .

جالك تاجرو وجورج جندى بك : اسماعيل كما تصوّره الوثائق الرسمية .

عبد الرحمن الرافعى بك : عصر اسماعيل .

عبد الرحمن زكى (البكاشى) : أعلام الجيش والبحرية فى مصر أثناء القرن العشرين .

باللغة الفرنسية :

DOUIN (GEORGES) : Histoire du Khédivé Ismaïl.

RONCHETTI : L'Egypte et ses progrès sous Ismaïl.

SABRY (MOHAMED) : L'Egypte sous Ismaïl.

SAMMARCO (ANGELO) : Histoire du règne du Khédivé Ismaïl.

TAGHER (J.) ET GUINDI BEY (GEORGES) : Ismaël.

الفصل الثاني عشر

حكم الخديو محمد توفيق والاحتلال البريطاني

(٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩ — ٧ يناير سنة ١٨٩٢)

فرمان تولية الخديو توفيق وتقييد البحرية المصرية :

في الرابع عشر من شهر أغسطس سنة ١٨٧٩ وصل إلى مصر فرمان الذي أصدره السلطان عبد الحميد بتولية الخديو محمد توفيق متضمنا القيود السابق فرضها من الباب العالي على البحرية المصرية في عهد الخديو إسماعيل .

وهذه ترجمتها الرسمية :

” حيث أن قوة مصر البرية والبحرية هي مرتبة من أجل دولتنا العلية يجوز أن يزداد مقدار العساكر بالصورة التي تستنسب حالة كون دولتنا العلية محاربة ، وتكون رايات العساكر البرية والبحرية والعلامات المميزة لرتب ضباطهم كرايات عساكرنا الشاهانية ونياشينهم .

” ويباح لخديو مصر أن يعطى الضباط البرية والبحرية إلى غاية رتبة أميرالاي والملكية إلى الرتبة الثمانية ، ولا يرخص لخديو مصر أن ينشئ سفنا مدرعة إلا بعد الإذن وحصول رخصة صريحة قطعية إليه من دولتنا العلية^(١) .

الأزمة المالية والتدخل الأجنبي وأثرهما في الشؤون البحرية :

كانت مصر تعاني وقتئذ أزمة مالية لا مثيل لها أدت إلى تعيين المستر بارنج والمسيو دي بلينيير مفتشين عاليين للمالية ، فأخذوا في إجراء الاقتصاد في كثير من مصالح الحكومة المصرية لتسوية الأحوال المالية .

(١) فيليب جلاد : ” قاموس الادارة والقضاء “ ج ٦ ص ٧٤٠ .

وقد اقتصدا من ميزانية الجيش والبحرية مبلغا وافرا في عهد وكالة قاسم باشا محمد لنظارة البحرية اضطر معه هذا الأخير إلى إقالة كثير من الضباط والملاحين ، فتعطلت بذلك عدة بواخر ، وتوقف ما كان يصرف سنويا للسفائن الحربية من الأدوات والآلات ، وربطت عدة منها داخل رصيف الترسانة ، وباعت الحكومة في سنة ١٨٨٠ الفرقاطة "شير جهاد" والوابور "شندى" إلى تاجر انجليزى بمبلغ ٥٢٠٠ جنيه مصرى فكسرها وباع أنقاضهما ومهماتهما بمبلغ وافر .

وفي سنة ١٨٨٠ صدر قانون التصفية وتقرر فيه خفض ميزانية البحرية والاكتفاء بست مراكب فقط بطواقيها هي : "المحروسة" و "محمد على" — بشفر الاسكندرية — و "الصاعقة" — ببور سعيد وخصصت لتمرين طلبة المدرسة البحرية — و "الجعفرية" و "الطور" و "منجبر" — بالبحر الأحمر — ، أما باقى السفن فأوقفت عن الحركة .

وفي خلال هذه المدة انتهزت إيطاليا فرصة الأزمة التي كانت تعانيها البلاد وأخذت تسعى في الحصول على مستعمرة بساحل الدناquil من البحر الأحمر ، فاحتلت إحدى الجزائر القريبة من تلك السواحل بتدخلها مع مشايخ العربان القاطنين هناك . ولما وطدت قدمها وثبتت مركزها وأنست من الحكومة المصرية صاحبة البلاد الشرعية^(١) تفاضيا عن الاحتجاج على عملها هذا ، خطت إيطاليا خطوة ثانية واحتلت جهة أصاب المقابلة للجزيرة السابق احتلالها ، بدعوى جعلها مخازن فحم لسفنها المنتجولة بتلك الجهات .

ونظرا لما أصاب البحرية المصرية من ضعف ، رأت مصر نفسها عاجزة عن القيام بأى عمل تحفظ به باقى سواحلها ، فقررت تعيين محافظ عام لتلك السواحل ،

(١) تملك الحكومة المصرية هذه المواقع بمقتضى فرمان السلطان الصادر فى ٨ يولييه سنة ١٨٧٣ (١٢ جمادى الأولى سنة ١٢٩٠) الذى منحت فيه مصر قائمقامية سواكن ومصوع وتوابعها فى مقابل مبلغ من المال تؤديه للدولة العلية سنويا .

وعهدت بهذا المنصب إلى علي باشا رضا ، وخصصت له الوابور "الجعفرية" بقيادة علي بك شكرى وعينت له من قبل البحرية القائمقام محمد أمين توفيق بك ، فأخذ يتجول في تلك الأنحاء حتى عين مديرا لدار صناعة السفن بالاسكندرية في سنة ١٨٨١ في المحل الذى خلا بإحالة موسى بك إلى المعاش .

ولما ألف إسماعيل راغب باشا وزارته في ١٧ يونيه سنة ١٨٨٢ عين عمر لطفى باشا ناظرا للبحرية والحربية في ٢٥ يوليه سنة ١٨٨٢ (على أثر عزل أحمد عراقى باشا من تلك النظارة) وحسين شيرين باشا وكيلا للبحرية . فعاد بعض الضباط والعساكر البحرية إلى " المحروسة " و " محمد علي " و " الصاعقة " . وبقيت باقى المراكب الأخرى رابضة داخل ميناء الاسكندرية . ونظرا لمرض حسين شيرين باشا قام بأعباء منصبه معاون أول البحرية إبراهيم بك عربكبرى ، وما لبث أن توفى حسين شيرين باشا وهو فى أورو با خلفه فى وكالة البحرية مصطفى باشا العرب .

حضور الأسطولين البريطانى والفرنسى إلى الاسكندرية :

فى الثانى من شهر مايو سنة ١٨٨٢ حضر الأسطولان البريطانى والفرنسى على حين غرة إلى ثغر الاسكندرية ، فرست قطعهما فى مينأهما : الوحدات البريطانية بقيادة الأميرال بوشان سيمور (Bauchamp-Seaymour) والوحدات الفرنسية تحت إمرة الأميرال كونراد (Conrad) فى حين انعقد مؤتمر دولى فى الآستانة ابتداء من ٢٣ يونيه سنة ١٨٨٢ للنظر فى المسألة المصرية .

وفى يوم أول يوليه سنة ١٨٨٢ أرسل الأميرال سيمور إلى مجلس الأميرالية البريطانية ينبئها بأنه كشف عن بعض ترميمات يقوم بها المصريون فى حصون الاسكندرية ، وأنهم يركبون بطاريات جديدة تجاه بوارجه ، وأن الاستعدادات

الحربية قائمة على قدم وساق في القطر المصري ، وأن أحمد عرابي باشا يعترم سد
بوغاز الاسكندرية لحصر البوارج الانجليزية في داخل الميناء^(١) .

وفي يوم ٣ يولييه سنة ١٨٨٢ أجابت الأيرالية الانجليزية على برقية الأيرال
سيمور بأن يمنع كل محاولة لسد بوغاز الاسكندرية ورخصت له أن يطلب وقف
الأعمال الجارية في الحصون ، وفي حالة الرفض فليدمرها بمدافع أسطولها .

وفي يوم ٤ يولييه سنة ١٨٨٢ قابل سفير إنجلترا في باريس المسيدى فريسينيه
رئيس الوزارة الفرنسية وأنهى إليه موقف حكومته وخفى التعليقات التي أصدرتها
إلى أسطولها وسأله عن موقف الحكومة الفرنسية وعمّا إذا كان في نيتها إرسال
مثل هذه التعليقات إلى أسطولها الراسي في الاسكندرية ، فاجتمع مجلس الوزراء
الفرنسي وتداول في الأمر وقدر الامتناع عن مشاركة إنجلترا في خطتها التي قد تجتز
إلى عمل عدائي وهجومى ضد مصر .

وفي يوم ٥ يولييه سنة ١٨٨٢ تلقى الأيرال الفرنسي كونراد أمرا من حكومته
بأن يغادر ميناء الاسكندرية في حالة إرسال الأيرال سيمور بلاغا نهائيا إلى مصر
ينذرها فيه بضرب الاسكندرية .

وفي اليوم نفسه أرسل الأيرال سيمور إلى حكومته ينبئها بأن أعمال التحصين
ما زالت مستمرة في القلاع .

(١) لم يكن هذا الكشف المزعوم بلا وسيلة مختلفة لتسويق الاعتداء على البلاد . فإن أية
ترميات تجري في الحصون لا يمكن أن تكون وسيلة مشروعة لإثارة الحرب والقتال ، إذ كل دولة حرة في أن
تقوى معذات الدفاع في بلادها بل واجب عليها أن تقوم بتحصين قلاعها وخاصة في مثل تلك الظروف
العصية التي كانت تجتازها مصر ، فان مجرد حضور الأساطيل الأجنبية في مياهها الإقليمية يتضمن معنى
التهديد بالتدخل المسلح . على أنه لم تكن تمت ترميمات جديدة من شأنها أن تشغل بل الأسطول البريطاني
كما أشار إلى ذلك المسيدى فريسينيه رئيس الوزارة الفرنسية في ذلك الحين ، إذ ورد في مؤلفه : " المسألة
المصرية " ص ٢٨١ « ان المعلومات التي لدينا لم تكن بالخطورة التي تبدو من رسائل الأيرال سيمور
بحيث أن ضرب الاسكندرية في الظروف التي وقع فيها إنما كان عملا هجوميا لا دفاعيا » .

وفي يوم ٦ يولييه سنة ١٨٨٢ أرسل الأميرال سيمور إلى طلبه عصمت باشا قومندان موقع الاسكندرية بلاغا أولا بالكف عن أعمال التحصين الجارية في الحصون ، فأجابه طلبه باشا في اليوم ذاته بأنه لم يوضع أى مدفع جديد في الحصون ولم يحرق فيها أى عمل حديث .

وفي اليوم عينه بعث الأميرال سيمور إلى طلبه عصمت باشا بلاغا آخر هذا تعريبه :

البارجة إنفسيل في ٦ يولييه سنة ١٨٨٢

”صاحب السعادة

أتشرف بإخباركم أنى علمت من طريق رسمى أنه قد صار البارجة تركيب مدفعين جديدين أو أكثر في خطوط الدفاع القائمة على البحر وأن بعض استعدادات حربية قد عملت في مواجهة الاسكندرية الشمالية تحديا للأسطول الذى تحت قيادتى فيجب علىّ والحالة هذه أن أنبه عليكم بوقف هذه الأعمال فإن لم تقف وتجددت يكون واجبا علىّ تدمير المعدات الجارى العمل فيها^(١) .

فردّ عليه طلبه عصمت باشا بالجواب الآتى نصه :

”عزيزى الأميرال سيمور

أتشرف بأن أنبئكم بوصول خطابكم المؤرخ في ٦ يولييه سنة ١٨٨٢ الذى تخبروننى فيه أنه اتصل بكم تركيب مدفعين وأن أعمالا أخرى جارية على شاطئ البحر، فردّا على ذلك أودّ أن أؤكد لكم أن الأخبار المذكورة لا حقيقة لها وأن هذه الأخبار مثل خبر التهديد بسد مدخل البوغاز الذى اتصل بكم وتحققتم كذبه .

هذا وإنى لمعتمد على عواطفكم المتشعبة بروح الإنسانية وأرجو قبول احترامائى^(٢) .

(١) الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة ١٧ وثيقة رقم ١٧٦ ص ١٠٣ .

(٢) الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة ١٧ وثيقة رقم ١٧٦ ص ١٠٣ .

وفي يوم ٩ يولييه سنة ١٨٨٢ أرسل الأميرال سيمور إلى الأميرالية البريطانية يقول :
” إيماء إلى برقيتي المؤرخة ٤ يولييه سنة ١٨٨٢ أقول إنه ليس هنالك أى شك
في الاستعدادات الحربية وقد ركبت مدافع جديدة في طابسة السلسلة وسأرسل
في صبيحة غد إخطارا إلى قناصل الدول الأجنبية وأبدأ في الضرب بعد ٢٤ ساعة
مالم تسلم إلى الحصون في شبه جزيرة رأس التين والحصون المشرفة على مدخل
الميناء^(١) .“

وفي صباح يوم ١٠ يولييه سنة ١٨٨٢ أرسل الأميرال سيمور إلى طلبه
عصمت باشا الإنذار النهائي الآتي :

” أشرف بإخبار سعادتم أنظر لأن الاستعدادات العدائية الموجهة ضد
الأسطول الذي أتولى قيادته أخذه في الازدياد طول يوم أمس في طوابي صالح
وقايتباي والسلسلة قد عقدت العزم على أن أنفذ غدا (١١ الجارى) عند شروق
الشمس العمل الذي أعربت لكم عنه في خطابي المؤرخ يوم ٦ الجارى إن لم
تسلموا إلى - حالا قبل هذه الساعة البطاريات المنصوبة في شبه جزيرة رأس التين
وعلى شاطئ ميناء الاسكندرية الجنوبي لتجربدها من السلاح^(٢) .“

وعلى أثر هذا الإنذار النهائي أرسل المستر كاترايت نائب القنصل البريطاني العام
في مصر إلى إسماعيل راغب باشا رئيس مجلس النظار خطابا هذا تعريبه :

” بناء على البلاغ الذي قدمه الأميرال سير بوشان سيمور في هذا الصباح إلى
القائد الحربي بالاسكندرية أراني مضطرا إلى أن أخلى قنصلية صاحبة الجلالة وأن
أقطع في الوقت الحاضر العلائق التي كانت بين سعادتم وبين شخصي بصفتي وكيلا
وقنصلا عاما بالنيابة عن جلالته في مصر^(٣) .“

(١) - الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة ١٧ وثيقة رقم ١٨٢ ص ١٠٥ .

(٢) - الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة رقم ١٦ وثيقة رقم ٦٥٥ ص ٤ .

(٣) - الكتاب الأزرق عن حوادث مصر سنة ١٨٨٢ مجموعة رقم ١٦ وثيقة رقم ٦٥٥ ص ٤ .

وبعد أن اجتمع مجلس من كبار المصريين برئاسة الخديو توفيق حرر النظار
— طبقا لقرار المجلس — ردًا على الانذار البريطاني هذا نصه :

”لم تعمل مصر شيئًا يقضى بإرسال هذه الأساطيل المتجمعة ولم تعمل السلطة
المدينة ولا السلطة العسكرية أى عمل يسوق مطالب الأدميرال إلا بعض إصلاحات
اضطرارية فى أبنية قديمة ، والطوابى الآن على الحالة التى كانت عليها عند وصول
الأساطيل ونحن هنا فى وطننا وبيننا فمن حقنا بل من الواجب علينا أن نتخذ عدتنا
ضد كل عدو مباغت يقدم على قطع أسباب الصلات السلمية التى تقول الحكومة
الانكليزية إنها باقية بيننا ، ومصر الحريصة على حقوقها ، الساهرة على تلك الحقوق
وعلى شرفها لا تستطيع أن تسلم أى مدفع ولا أى طابية دون أن تكره على ذلك
بحكم السلاح ، فهمى لذلك تحتج على بلاغكم الذى وجهتموه اليوم وتوقع مسئوليات
جميع النتائج المباشرة وغير المباشرة التى تنجم إما عن هجوم الأساطيل أو عن إطلاق
المدافع على الأمة التى تقذف فى وسط السلام القنبلة الأولى على الاسكندرية المدينة
المهادئة مخالفة بذلك لأحكام حقوق الانسان ولقوانين الحرب“ .

وفى ليلة ١١ يولييه كانت البوارج الانجليزية على أهبة القتال ، أما الأسطول
الفرنسى فكان قد انسحب إلى بور سعيد تنفيذًا لتعليمات حكومته ولم يترك سوى
سفينتين لم تعملًا عملاً ما .

واصطفت وحدات الأسطول الانجليزى فى عرض البحر متأهبة للتخريب
والتدمير ولمعت أنوار بوارجها عن بعد وقد تألفت قطعها من ثمانى مدرعات
كبيرة هى :

(Téméraire)	تمير	(Alexandra)	ألكسندرا
(Invincible)	إنفيسبل	(Inflexible)	إنفلكسبل
(Monark)	مونارك	(Sultan)	سلطان
(Penelope)	بنلوب	(Superb)	سوبرب

ومن خمس سفن مدفعية هي :

(Syonet)	سينت	(Bettern)	بترن
(Decoy)	دكوى	(Condor)	كندور
		(Bacon)	بيكن

وسفينة طوربيد هي هكلا (Hecla) وسفينة كشافة هي هليكون (Helicon)، وكانت معظم مدافع هذا الأسطول من طراز أرمسترنج وعددها ٧٧ مدفعا .

حصون الاسكندرية :

كانت بالإسكندرية في ذلك الوقت عدة حصون تسمى "طوابي" كانت تمتد على شاطئ البحر من ناحية العجمى غربا الى أبى قير شرقا، وأولها من الغرب "طابية العجمى البحرية" وهي قائمة على جزيرة العجمى (التي يسميها الفرنج جزيرة المرابط أو جزيرة مرابوت) وكانت هذه الطابية أمنع حصون الاسكندرية، وكان يوجد تجاهها على اليابسة طابية أخرى تسمى "طابية العجمى القبلية" وتعرف أيضا بطابية العيانة، وتليها شرقا "طابية الدخيلة" ثم "قلعة المكس" وكانت أمنع القلاع ومهمتها الدفاع عن مدخل الميناء، وتليها عدة حصون واستحكامات على طول الشاطئ الجنوبي لليناء وهي "البرج نمرة ١٥" ثم "طابية القمرية" و"طابية أم قبيلة" ثم برج مستدير فيه مدفعان ثم "طابية صالح".

وكانت تقوم عند باب العرب طابية تسمى "طابية باب العرب" كانت تقفل لسان الأرض الواقع بين البحر وبحيرة مريوط .

وكانت في شبه جزيرة رأس التين عدة حصون تحمي الميناء من الجهة الشمالية هي : "طابية الفنار" و"طابية رأس التين" و"طابية الاستبالية".

وتلى هذه الحصون شرقا "طابية الأطة"^(١) وتسمى أيضا "طابية القضا" وتقع شرق حمام الأنفوشي، ثم "طابية الهلالية"، ثم "طابية قايتباي" (وهي التي

(١) كلمة "أطة" معناها "جزيرة" باللغة التركية .

يسمىها الأوروبيون حصن فاروس) وتقابلها من الطرف الشرقى لميناء الشرقية
”طابية السلسلة“ التى تليها شرقا قلاع أبى قير .

وهناك بداخل الاسكندرية طابيتان هما : طابية ”كوم الناضورة“ وطابية
”كوم الدكة“ أو ”كوم الديماس“ .

هذا وكان يحيط بالمدينة من جهة اليابسة سور قديم سمي السور العربى ، وقد
كان باقيا منه الى عهد قريب بعض آثاره بجهة باب رشيد (باب شرقى) وكان
سورا حصينا به أبراج للدفاع .

وهذه الحصون منشأة من عهد محمد على باشا الكبير ماعدا طابية كوم الناضورة
وطابية كوم الدكة فإنهما منشأتان من عهد الحملة الفرنسية ، وقلة قايىباى التى
أنشئت فى أثناء القرن الخامس عشر .

وكانت حصون الاسكندرية فى سنة ١٨٨٢ بحالتها التى كانت عليها فى عهد
محمد على وابراهيم وعباس وسعيد ، وقد أجرى فيها الخديو اسماعيل ترميما جزئيا
وجلب لبعضها المدافع الضخمة من طراز أرمستريج وكان يبلغ عددها ٤٩ مدفعا ،
أما المدافع الأخرى التى كانت فى الحصون وعددها ٢٢٩ يضاف إليها أربعون هونا
فكانت قديمة وقصيرة المرمى وعديمة القيمة من الوجهة الحربية .

وكانت حامية الحصون مؤلفة من آلاى طوبجية السواحل ومجموع قوته
١٧٦٢ مقاتلا بين جنود وصف ضباط وضباط بقيادة الأميرالاي اسماعيل بك
صبرى ولكن عددهم الحقيقى وقت استهداف الاسكندرية للضرب كان دون
ذلك إذ لم يزد عددهم بالفعل على سبعمائة .

ضرب الاسكندرية بقنابل الأسطول البريطانى (١١ يوليه سنة
١٨٨٢ .

فى الساعة السابعة من صبيحة يوم الثلاثاء ١١ يوليه سنة ١٨٨٢ أعطى
الأميرال سميور إشارة الضرب فأطلقت البارجة ”الكسندرا“ أول قنبلة على طابية

الاستبالية وتلتها البوارج الأخرى فأخذت تقذف قنابلها المدمرة على حصون الثغر وعلى المدينة ذاتها . أما القلاع فلم تجب على الضرب إلا بعد الطلقة الثالثة وبعد خمس دقائق من ابتداء الضرب ، وكان الضرب من جانب الأسطول الانجليزي شديدا مروعا فكانت قنابل محكة المرمى شديدة الفتك ، أما مدافع القلاع فكانت ضعيفة متراخية وسقط كثير منها في البحر دون أن تصل الى البوارج الانجليزية ، وكانت السفن البريطانية في أثناء الضرب تتحرك في سيرها يحجبها عن الأعين دخان كثيف فلا يستطيع الرماة المصريون إحكام المرمى وإصابة الهدف منها ، وكانت تحيط بكل بارجة شبكة من الفولاذ تصد القنابل المصوبة إليها من الحصون بحيث تضعف وتحف وطأتها إذا نفذت الى البارجة ذاتها ، وقد ساعد على إحكام المرمى من جانب الأسطول البريطاني أن الاستعداد الحربي من ناحية الانجليز كان أقوى وأعظم منه من جانب القلاع المصرية إذ كان المغيرون مطلعين على دقائق الاستحكامات ومبلغ ما بها من المدافع والميرة والذخيرة ومخازن القنابل فيها بخلاف المصريين الذين كانت معلوماتهم عن قوات الانجليز مشوشة وضئيلة وكانوا يظنون أن البوارج الانجليزية لا تقوى على هدم القلاع ولا تقف أمام مرمى قنابلها ، غير أنه اتضح عكس ما كانوا يظنون فإن البوارج قد دكت الحصون دكا وعطلت مدافعها في حين أن الأسطول الانجليزي لم يصب بضرر يذكر .

استمر الضرب من الساعة السابعة الى الساعة الحادية عشرة على أقصى ما يكون من الهول والشدة وقنابل الأسطول الانجليزي تقذف الدمار وتحصد الأرواح ثم سكنت قليلا واستأنف الضرب بعد هنية حتى الساعة الثانية بعد الظهر ثم وقف هنية أخرى واستأنف بعد ذلك الى منتصف الساعة السادسة مساء قبل غروب الشمس بساعة .

وكانت خطة السفن الانجليزية في الضرب أن تجتمع عدة بوارج فتصوب نيرانها نحو حصن واحد فتدمره أو تسكته ثم تتحول الى الحصن الذي يليه وهكذا



٣٨ — حصن فاروس بالاسكندرية بعد استهدافه لقنابل الأسطول البريطاني
وقد قامت على أنقاضه قلعة رأس التين مقر رئاسة السلاح البحري الملكي الآن



تستطيع أن تدمر الحصون حصنا بعد حصن بينما القلاع لا تستطيع وهي مستقرة في موضعها أن تتجد بعضها بعضا .

وقد تهدمت حصون الفنار ورأس التين والاسبتيالية في منتصف الساعة الواحدة بعد الظهر حيث اجتمعت عليها المدرعات "الكسندرا" و "سلطان" و "سورب" ولما أسكتتها صوبت قنايلها إلى قلعة الأطله وعاونتها في ضربها المدرعتان "إنفلكسبل" و "تمرير" فقذفت المدرعات الخمس نيرانها على تلك القلعة فدمرتها بعد أن نسفت مستودع البارود فيها ثم تحولت إلى قلعة قايتباي وظلت تقذفها بقنايلها إلى الساعة الخامسة مساء حتى دمرتها تدميرا .

وفي المنطقة الجنوبية من الساحل ضربت المدرعات "إنفنسبل" و "بنلوب" و "مونارك" و "إنفلكسبل" و "تمرير" حصون المكس وأم قبيبة والدخيلة فأسكتها في منتصف الساعة الثانية عشرة ، واتجهت السفينة "كوندور" بقيادة اللورد شارلس برسفورد إلى قلعة العجمي ف ضربتها بالقنايل حتى أسكتها .

وفي نحو الساعة الأولى بعد الظهر شاهد الأدميرال سميور أن هذه الحصون قد أخلاها الجنود ، فأرسل عشرين بحارا إلى البر تسالوا إلى قلعة المكس وألقوا مدافعها ثم عادوا إلى سفنهم آمنين .

وفي منتصف الساعة الرابعة شوهدت مدافع طابية القمرية تتأهب للضرب وعاد الجنود إلى قلعة المكس فصوبت البارجتان "بنلوب" و "مونارك" مدافعها إلى هذا الحصن وأخذتا في ضربه حتى منتصف الساعة السادسة مساء حيث أمر ميرال سميور بالكف عن القتال فوقف الضرب بعد أن استمر عشر ساعات متوالية .

وقد دافعت الحاميات عن الحصون دفاع المستعيت وقام رجالها بواجبهم قدر ما استطاعوا ، ولكن قوة الأسطول البريطاني ومدافعه كانت لها الغلبة في هذا

اليوم المشئوم قهتدم معظم الحصون وأصاب قنابل الأسطول كثيرا من مساكن الأهليين فدمرتها وأحرقها كما أحرقت جناح الحرم بقصر رأس التين^(١).

أما الخسائر التي لحقت بالفريقين فكانت جسيمة فادحة بالنسبة إلى المصريين إذ قتل منهم نحو ألفين ، في حين لم تزد خسائر الانجليز على خمسة من القتلى وتسعة عشر من الجرحى ، أما البوارج البريطانية فهناك بيان أضرارها :

المدرعة "سلطان" مست ٢٣ مرة .

المدرعة "سورب" مست ١٠ مرات .

المدرعة "انفيسبل" مست ١٣ مرة .

المدرعة "الكسندرا" مست ٣٠ مرة .

استئناف الضرب (١٢ يولييه سنة ١٨٨٢) :

ظلت بوارج الأسطول مستقرّة في مراكرها في ليلة ١٢ يولييه ، وفي الصباح استأنفت البارجتان "انفيسبل" و "تمير" الضرب في الساعة العاشرة والدقيقة الأربعين موجهة قنابلها إلى طابية قايتباي وطابية الاستبالية فرفعت الأعلام البيضاء على نظارة البحرية (وكان مقرها الترسانة) وعلى حصون قايتباي والأطه ورأس التين إيذانا بطلب الهدنة والكف عن القتال من جانب الحصون . فوقف الضرب وذهب طلبه باشا عصمت لمخابرة الأدميرال سيمور طبقا لقرار مجلس الوزراء فنزل إلى الميناء بصحبة أنيس بك باشمهندس اليخت الخديوي "المحروسة" بصفة مترجم وصعد إلى هذه البانحة وهناك التقى بمندوب من طرف الأدميرال سيمور فسأله المندوب ماذا يقصدون من رفع الأعلام البيضاء فأجابه أن الخديو توفيق كلفه بإخبار الأدميرال "أن الطوابي تخربت والمدافع التي كنتم ترغبون نزولها نزلت ولم يحصل بيننا وبين دولة انجلترا ما يخل بالعلاقات الودية وعلى ذلك نريد التكلم

(١) عبد الرحمن الرافعي بك : " الثورة العربية والاحتلال الانجليزى " ص ٣٥٧ — ٣٥٩ .

في الكف عن الضرب^(١)، فأجابه المندوب أن الأميرال يطلب أن يرخص لجنوده من البحارة بالنزول إلى البر واحتلال ثلاث قلاع هي : العجمي والدخيلة والمكس وإلا استأنف الضرب في الساعة الثانية بعد ظهر ذلك اليوم ، فذهب طلبه باشا عصمت إلى الرمل وأبلغ الخديو توفيق بما دار من حديث مع مندوب الأميرال وقال أنه لم يجب الأميرال إلى ما طلب واعتذر بأن الوقت الذي حدده للجواب لا يكفي للوصول إلى سراي الرمل ويسأل الخديو عن رأيه في هذا الطلب ثم يعود بالجواب وأنه طلب من الأميرال مهلة فأبى ، من أجل هذا عقد الخديو على الفور مجلسا في السراي حضره من تيسر لهم الحضور من الوزراء والأعيان وتقرر أن يبلغ الأميرال أنه لا يحق لمصر أن ترخص لجنود أجنبية بالنزول إلى البر وعهد إلى طلبه باشا عصمت وعبد الرحمن بك رشدي ناظر المالية ونيجران بك سكرتير مجلس الوزراء إبلاغ هذا القرار إلى الأميرال سميور ، فذهبوا إلى الميناء ولكنهم لم يجدوا الضابط الذي ندبه الأميرال للخبرة وكان قد عاد إلى بارجته بحجة انتهاء الموعد الذي حدده من قبل لطلبه باشا عصمت ولم يتزلوا إلى البحر إذ لم يجدوا عساكر بحرية ولا مراكب تنقلهم إلى بارجة الأميرال فعادوا أدراجهم متفرقين ، واعتبر الأميرال سميور تأخير الرسل عن الحضور إليه رفضا لمطالبه فأمر باستئناف الضرب في نحو الساعة الرابعة مساء . فأطلقت المدرعة " إنفنسبل " قنبلة على قلعة المكس فلم تجاوب القلعة ورفعت الأعلام البيضاء ثانية على الطوابي ، فوقف الضرب من جانب الأسطول ، وظلت البوارج واقفة موقف القتال حتى الساعة السادسة مساء ، فأرسل الأميرال سميور السفينة " هليكون " إلى الميناء لاستئناف المفاوضات فلم يجد ضابط المخبرة أحدا في الميناء وعاد من حيث أتى وأنهى إلى الأميرال أن المدينة تبدو كأنها أخليت .

(١) سليم خليل النقاش : " مصر للصريين " ج ٩ ص ٩١٠ .

الاحتلال الاسكندرية (١٣ يوليه سنة ١٨٨٢) :

استقر رأى عرابى وصحبه على الانسحاب من الاسكندرية ثانى يوم الضرب
فأخذ الجيش المصرى فى إخلائها يوم ١٢ يوليه ، وفى مساء ذلك اليوم غادرها
عرابى إلى كفر الدوار حيث أنشئت الاستحكامات وخط الدفاع .
وفى صباح يوم ١٣ يوليه سنة ١٨٨٢ تحقق الأميرال سيمور من انسحاب
العرايين وأنه لم يبق أحد منهم فى الاسكندرية فأنزله كتيبة من جنوده البحارة إلى
البر فاحتلوا قصر رأس التين وشبه جزيرة رأس التين فكانت الاسكندرية أول مدينة
وقعت تحت نير الاحتلال .

الاحتلال البريطانى وأثره فى البحرية المصرية :

جاء الاحتلال البريطانى ابتداء من سبتمبر سنة ١٨٨٢ عاملا جديدا فى سبيل
تضعيع أسطول مصر البحرى ، إذما لبث أن اندثر ولم يعد له سوى بضع طرادات
خفيفة لحراسة السواحل وعدد قليل من السفن الصغيرة تعمل بين الموانئ والمنائر
تحت إشراف مصلحة خفر السواحل ، وكذلك أصاب الملاحة التجارية فتور كبير
وخيم عليها الركود والكساد .

وفى سنة ١٨٨٤ شكلت لجنة للنظر فى أمر سفن البحرية المصرية تحت رئاسة
الفريق البحرى فريدريكو باشا النمساوى مدير مصلحة وأبورات البوستان الخديوية ،
وأعضاؤها مورييس باشا مدير الليمانات والفنارات وحسين فهمى باشا قومندان
” المحروسة “ وإسماعيل بك إبراهيم باشمهندس الترسانة وغيرهم ، فنظرت اللجنة
فى حالة جميع السفن المصرية ومعداتنا وفرزت ما يصلح منها وما لا يصلح ،
وقررت أن الصالح منها للبحر الأبيض المتوسط هى : ” المحروسة “ و ” محمد على “
و ” الصاعقة “ والصالح منها للبحر الأحمر هى : ” الجعفرية “ و ” مخبر “ و ” الطور “ .
وقررت بيع الوابورات : ” مصر “ و ” الغربية “ و ” سنار “ و ” الخرطوم “
والمراكب الصغيرة .

وما أن صادقت الحكومة المصرية على قرار اللجنة حتى اشترى مصطفى باشا العرب وصكيل نظارة البحرية هو وبعض شركائه أمثال إسماعيل بك إبراهيم ورستم بك العلابي وسعد الله بك حلاّبه وناضوري بك وابوري "الغربية" و"مصر" بمبلغ ١٤٠٠٠ جنيه مصرى فى حين كانت الحكومة قد ابتاعت أولهما بمبلغ ١٣٦٠٠٠ ليرة فرنسية وثانيهما بمبلغ ١٦٠٠٠٠ ليرة فرنسية . واشترى المسيو أرشل سفيتى "الخرطوم" و"سنار" بمبلغ زهيد . أما ما تبقى من أسطول مصر فقد تحطم وبيعت أنقاضه كما بيعت جميع أدوات وآلات دار صناعة السفن بالاسكندرية وأحيلت ترسانة يولاق إلى نظارة الأشغال العمومية .

ولما حضر إلى مصر اللورد نورثبروك فى سنة ١٨٨٤ بناء على طلب الحكومة الإنجليزية للنظر فى حالة مصر المالية قدّم تقريراً مفصلاً بما رآه أشار فيه إلى وجوب إلغاء نظارة البحرية المصرية إلغاء كلياً للوفر والاقتصاد . فأحيل مصطفى باشا العرب وصكيل نظارة البحرية ومن معه من المأمورين إلى المعاش فى سنة ١٨٨٥ ، وعين حسين فهمى باشا قومندان "المحروسة" مأموراً لأشغال البحرية ريثما يتم بيع ما بقى من أنقاض البحرية المصرية ، وأغلقت مصانع البحرية وورشها فتقاسمتها مصلحة خفر السواحل ومصلحة الفئارات والليانات وغيرها . وألحقت "المحروسة" بميزانية المعية الحديدية ، وأضيفت مصاريف الفرقاطة "محمد على" والقرويت "الصاعقة" و"الجعفرية" و"نخبر" إلى ميزانية مصلحة الليانات والفئارات ، وتقتر عدم استعمال الحوض الحجري الذى كان قد بناه محمد على باشا الكبير بدعوى أنه ينفى بحاجات السفن الكبيرة لصغره وعدم التمكن من صرف المياه منه تماماً . وبيعت الآلة المعدة لتجفيفه ، وألحق الحوض العائم بالاسكندرية بمصلحة وإبورات البوستة الحديدية وكذلك حوض السويس الحجري مع المعامل التى كانت بجواره . هذا ولما تفاقمت الثورة بالسودان وتدخلت إنجلترا عسكرياً فى سنة ١٨٨٤ وفى سنة ١٨٨٥ لإنحادها وتخليص الجزائر جوردون باشا المحاصر فى الخرطوم ،

جهزت مصر وقتئذ عدة سفن من بواخر الانجرارية النيلية وسلحتها بالمدافع وأرسلتها إلى السودان فنقلت الذخائر والجنود إلى بعض جهات النوبة، وفي خلال تلك الحملة غرقت بعض البواخر المصرية التي كان أرسلها الجنرال جوردون مع خشم الموس باشا لضرب بربرة بالقنابل وتحطمت الباخرتان اللتان أرسلهما ثانيا لإبلاغ أوامره إلى قائد الحملة .

ولما اضطرت مصر إلى إخلاء السودان في سنة ١٨٨٥ تعطلت الملاحة في جميع القسم الأوسط من النيل وفقدت مصر دار صناعة الخرطوم وما كان بها من البواخر والسفن والآلات والأدوات التي أوجدتها بها منذ فتحها لهذه البلاد كما فقدت من ثغورها على البحر الأحمر والمحيط الهندي بربرة وزيلع وتاجورة ومصوع بعد أن صرفت على إصلاحها القناطر المقتطعة من الذهب والفضة^(١) .

صدر القانون التجاري البحري الأهلي :

صدر القانون التجاري البحري الأهلي في ١٣ نوفمبر سنة ١٨٨٣ وهو كسابقه القانون التجاري البحري المختلط الصادر في سنة ١٨٧٦ منقول عن القانون الفرنسي، غير أن أحكام هذا القانون بقيت مجهولة جهلا تاما لدى المحاكم الوطنية ورجالها من قضاة ومحامين، لأنه لم تكن ثمة حاجة إلى الدرس والتنقيب في هذا المضمار لأن الملاحة كانت وقفا على الأجانب دون الوطنيين، فظل القانون التجاري البحري الأهلي في عزلة تامة إلى أن اتجهت أخيرا أنظار بعض المصريين إلى تأليف الشركات لامتلاك السفن التجارية وتسييرها في أعالي البحار تحت ظل العلم المصري^(٢) .

نظارة البحرية :

تولى "نظارة الجهادية والبحرية" في عهد الخديو توفيق كل من :

- على غالب باشا : من ٣ يولية سنة ١٨٧٩ إلى ١٧ أغسطس سنة ١٨٧٩ .
- عثمان رفقي باشا : من ١٨ أغسطس سنة ١٨٧٩ إلى ٢١ سبتمبر سنة ١٨٧٩ .

(١) إسماعيل سرهنك باشا : "حقائق الأخبار عن دول البحار" ج ٢ ص ٦٣ .

(٢) يونس صالح باشا : "مقدمة كتاب شرح القانون البحري" للدكتور محمد كامل أمين ملش .

- عثمان رفقي باشا : من ٢١ سبتمبر سنة ١٨٧٩ إلى أول فبراير سنة ١٨٨١ .
محمود سامي البارودي باشا : من ١٤ سبتمبر سنة ١٨٨١ إلى ١٤ أغسطس سنة ١٨٨١ .
داود فتحي باشا : من ١٤ أغسطس سنة ١٨٨١ إلى ٩ سبتمبر سنة ١٨٨١ .
محمود سامي البارودي باشا : من ١٤ سبتمبر سنة ١٨٨١ إلى ٢ فبراير سنة ١٨٨٢ .
أحمد عرابي باشا : من ٤ فبراير سنة ١٨٨٢ إلى ٢٠ يونيو سنة ١٨٨٢ .
أحمد عرابي باشا : من ٢٠ يونيو سنة ١٨٨٢ إلى ٢٥ يوليو سنة ١٨٨٢ .
عمر لطفي باشا : من ٢٥ يوليو سنة ١٨٨٢ إلى ١٩ أغسطس سنة ١٨٨٢ .
عمر لطفي باشا : من ٢٨ أغسطس سنة ١٨٨٢ إلى ٧ يناير سنة ١٨٨٤ .
عبد القادر حلمي باشا : من ١٠ يونيو سنة ١٨٨٤ إلى ٧ يونيو سنة ١٨٨٨ .
مصطفى فهمي باشا : من ١١ يونيو سنة ١٨٨٨ إلى ١٢ مايو سنة ١٨٩١ .
يوسف شهدي باشا : من ١٤ مايو سنة ١٨٩١ إلى ١٦ يناير سنة ١٨٩٢ .

الملاحاة التجارية :

كانت مصلحة الانجرارية بنهر النيل في أول عهد الخديو توفيق باقية على حالتها التي كانت عليها مدة والده الخديو إسماعيل . وبعد قمع الثورة العرابية انفصلت عنها إدارة وابورات الركائب الخديوية بالنيل وألحقت بالمعية السنية وأحيل قومندانها أحمد حسنين باشا إلى المعاش وعين محله على بك عبادي ، وبقيت مصلحة الانجرارية تابعة لنظارة الأشغال العمومية وكانت الحكومة المصرية عقدت في سنة ١٨٧٣ (في عهد الخديو إسماعيل) اتفاقا مع شركة كوك أجازت لها فيه تشغيل بعض هذه البواخر في نقل السياح في مقابل مبلغ تدفعه للحكومة المصرية . وقد استمر العمل بهذا الاتفاق حتى استعملت شركة كوك هذه السفن في نقل الجيوش الانجليزية في حملة السودان في سنتي ١٨٨٤ و ١٨٨٥ .

غير أن نظارة الأشغال العمومية رأت الاقتصاد في هذه المصاحاة وأوقفت سير بعض تلك البواخر وأحالت ناظرها سرهنتك بك إلى المعاش ثم باعت إلى شركة

كوك كثيرا من بواخرها وكسرت غيرها وأبقت بعضها لأشغالها الضرورية وللأعمال اللازمة لدار التحف المصرية .

وفي خلال ذلك زادت مصلحة خفر السواحل بعض بواخرها وابتاعت بعض مراكب شراعية من إنجلترا واستخدمت فيها بعض المصريين وصارت تستعمل هذه البواخر والمراكب في مراقبة السواحل المصرية لمنع المهربات .

وفي سنة ١٨٨٧ وضعت مصلحة الليانات علامات عائمة كبيرة على طرفي مدخل بوغاز الاسكندرية ، ووضعت على طابية كوم الناضورة بعض الآلات للأرصاد الجوية وأقامت هناك سارية ارتفاعها ١٤٠ قدما ووضعت فيها كرة تسقط كل يوم بانتظام وقت الزوال بدل التي كانت فوق مدرسة البحرية بالترسانة ، وعينت هناك مراقبين من الملاحين لكشف المراكب القادمة على الثغر وإخطار مصلحة الليانات بها . ثم تقرر تعميق بوغاز ميناء الاسكندرية حتى تدخله المراكب من تلقاء نفسها بدون عائق وبدون دليل ، وعهد بهذا العمل إلى إحدى الشركات الانجليزية فباشرت مهمتها .

وفي خلال سنة ١٨٨٧ تقرر وقف سير الباخرتين ” الجعفرية ” و ” الطور ” بالبحر الأحمر وأحيل بعض رجالها على مصلحة البوستة الخديوية وبعضهم إلى المعاش ثم بيعتا بعد كسرهما وكسر معهما الوابور ” القصير ”^(١) .

وفاة الخديو توفيق :

وفي السابع من يناير سنة ١٨٩٢ توفي الخديو توفيق في قصره بخلوان على أثر نزلة وافدة لم تمهله سوى ثمانية أيام وخلفه على عرش مصر ابنه الخديو عباس حلمي الثاني .

(١) إسماعيل سرهنك باشا : ” حقائق الأخبار عن دول البحار ” ج ٢ ص ٦٧ .

قوة مصر البحرية من تولية الخديو توفيق حتى الاحتلال البريطاني

من سنة ١٨٧٩ إلى سنة ١٨٨٢

(نقلا عن دار المحفوظات المصرية^(١))

السنة	الضباط	الأنفار	السفن الحربية	المدافع	مراكب طرادة	النقلات	الأطباء	الأجراجية	الكتبة
١٨٧٩	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٨٠	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٨١	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠
١٨٨٢	٩٢	٣٤٣٤	٤	١٣	١٤	١٦	٢٠	٢٠	٢٠

(١) أمين سامي باشا : "تقويم النيل وعصر محمد علي" ج ٢ ص ٥٧١ .

المراجع الخاصة بالفصل الثانى عشر

باللغة العربية :

- أحمد شفيق باشا : مذكراتى فى نصف قرن (الجزء الأول) .
- أحمد عرابى باشا : كشف الستار عن سر الأسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العربية .
- جرجس ميخائيل نحاس : الأثر وهو تاريخ المغفور له محمد توفيق الأول (طبعة ١٨٩٢) .
- عبد الرحمن الرافعى بك : الثورة العربية والاحتلال الانجليزى .
- عمر طوسون (الأمير) : يوم ١١ يولييه سنة ١٨٨٢ .
- قلبنى فهمى باشا : مذكراتى من الخديو إسماعيل إلى الخديو عباس .
- سليم خليل النقاش : مصر للصريين .
- محمد مصطفى صفوت : المجلد فى التاريخ المصرى : مصر المعاصرة من عهد توفيق إلى الوقت الحاضر .

باللغة الفرنسية :

- BIOVÈS (ACHILLE) : Français et Anglais en Egypte.
- FREYCINET (DE) : La Question d' Egypte.
- Ministère des Affaires Etrangères Français : Le Livre Jaune, Recueil de documents diplomatiques sur les affaires d'Egypte.

باللغة الانجليزية :

- BELL (MOBERLI) : Khedives and Pashas.
- BLUNT : Secret History of the English Occupation.
- CROMER : Modern Egypt.
- DICEY (EDWARD) : The Story of The Khedives.
- MILNER (ALFRED) : England in Egypt.

الفصل الثالث عشر

حكم الخديو عباس حلمي الثاني

(٨ يناير سنة ١٨٩٢ - ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤)

وحكم السلطان حسين كامل

(١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ - ٩ أكتوبر سنة ١٩١٧)

فرمان تولية الخديو عباس وتقييد البحرية المصرية :

في السابع والعشرين من مارس سنة ١٨٩٢ أصدر السلطان عبد الحميد إلى الخديو عباس فرمان توليته على عرش الخديوية المصرية، وفيه القيود التي وردت في فرمانين السابقين .

فقد ورد فيه :

” حيث ان قوة مصر البرية والبحرية مرتبة كذلك من أجل دولتنا يجوز أن يزداد مقدار العساكر بالصورة التي تستدعي فيها حالة دولتنا العلية محاربة، وتكون رايات العساكر البرية والبحرية والعلامات المميزة لرتب ضباطهم كرايات عساكرنا الشاهانية ونياشينهم، ويباح لخديو مصر أن يعطى الضباط البرية والبحرية إلى غاية رتبة أميرالاي والملكية إلى الرتبة الثانية، ولا يرخص لخديو مصر أن ينشئ سفنا مدزعة إلا بعد الإذن وحصول رخصة صريحة قطعية اليه من دولتنا العلية“ .

اهتمام الخديو عباس بالبحرية المصرية :

من أعمال الخديو عباس التي عادت على البحرية ببعض الخير وتداركت كل الضرر بإصلاحه الباخرة ” المحروسة “ المخصصة لركوب الحضرة الخديوية، فأصلح

(١) فيليب جلاذ : ” قاموس الادارة والقضاء “ ج ٥ ص ١٧٥ .

مراجعتها في سنة ١٨٩٤ بعد أن قُضت الحكومة في السنة السابقة ببيع الفرقاطة « محمد علي » والقرويت « الصاعقة » لعدم صلاحيتهما للعمل وأحالت طوائفهما على المعاش . وأخذت نظارة البحرية إحدى بواخر البوستان الخديوية وهي الباهرة « البحرية » وخصصتها لأعمالها بالبحر الأحمر .

وكانت الحكومة قد قُضت إلغاء المدرسة البحرية إلا أن الخديو عباس أمر بإبقائها فنقلت المدرسة إلى الباهرة « المحروسة » وجعل بها خمسة تلامذة فقط ورتب لهم ما يلزم من المعلمين وخصصت لتخريج الضباط الذين يلحقون في المستقبل بالبواخر الحكومية ببحر النيل وبواخر البوستان الخديوية وبمراكب خفر السواحل . وقد وصى الخديو عباس بأحد مصانع ثغر جلاشجو على إنشاء نخت خصوصي له سمي « صفاء البحر » طوله مائتا قدم وعرضه ٢٧ قدما وحمولته ٧٠٠ طن وقوة آلاته ألف ومائتا حصان بخاري . ولما تم بناؤه سافر من مصر الأميرالاي البحري على بك عبادي قومندان الركائب الخديوية ببحر النيل مع ثلاثة ضباط من « المحروسة » فأحضره إلى ثغر الأسكندرية .

هذا ولم يبق من سفن نظارة البحرية المصرية الملقاة سوى « المحروسة » وبقيت في النيل خمس بواخر مخصصة للحضرة الخديوية هي : « فيض رباني » و « فيض ظفر » و « فيروز » و « زينة البحرين » و « هيبه » .

نظارة البحرية :

في عهد الخديو عباس حلمي الثاني تولى « نظارة الجهادية والبحرية »

كل من :

- يوسف شهدي باشا : من ١٧ يناير سنة ١٨٩٢ الى ١٤ يناير سنة ١٨٩٣ .
- يوسف شهدي باشا : من ١٥ يناير سنة ١٨٩٣ الى ١٨ يناير سنة ١٨٩٣ .
- يوسف شهدي باشا : من ١٩ يناير سنة ١٨٩٣ الى ١٤ ابريل سنة ١٨٩٤ .

- مصطفى فهمى باشا : من ١٦ أبريل سنة ١٨٩٤ الى ١١ نوفمبر سنة ١٨٩٥ .
محمد عبانى باشا : من ١٢ نوفمبر سنة ١٨٩٥ الى ١٢ نوفمبر سنة ١٩٠٨ .
اسماعيل سرى باشا : من ١٢ نوفمبر سنة ١٩٠٨ الى ٢٠ فبراير سنة ١٩١٠ .
اسماعيل سرى باشا : من ٢٣ فبراير سنة ١٩١٠ الى ٤ ابريل سنة ١٩١٤ .
اسماعيل سرى باشا : من ٥ ابريل سنة ١٩١٤ الى ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ .
ويلاحظ أنه ابتداء من ١٢ نوفمبر سنة ١٩٠٨ أحييت "نظارة الحربية والبحرية"
على "نظارة الأشغال العمومية" وتولاها ناظر واحد الى أن فصلها السلطان
فؤاد الأول ابتداء من ٢٢ مايو سنة ١٩٢١ .

الملاحه التجارية :

ابتداء من سنة ١٨٩٥ قررت الحكومة أن تقوم سفن مصباحه البوستة
الخدوية برحلات أسبوعية مستعجلة بين الاسكندرية والآستانه رأسا فى ٥٦ ساعة
وخصصت لها ثلاث بواخر هى : "توفيق ربانى" و "القاهرة" و "البرنس
عباس" . وأبقت خط سوريا أسبوعيا على ما كان عليه ، فكانت ترسو البواخر على
يافا وبيروت وطرابلس ومرسين ، وخصصت لهذا الخط الباختين "الشرقية"
و "الدقهلية" والباخرة "الفيوم" كاحتياطى ، أما خط البحر الأحمر فجعل كل
أسبوعين فكانت تخرج السفن من السويس وتمت بجدة وسواكن وخصصت لهذا
الخط البواخر "الرحمانية" و "المحلة" و "مسير" و "شبين" و "النجيلة"
تعمل منها اثنتان والثلاثة الباقية احتياطية . وجعل الوابور "ينبع" لتكرير المياه
فى أيام الحج .

وقررت الحكومة تكسير الوابورات "المنصورة" و "الزقازيق" و "الحديدية"
و "دمنهو" و باعت أبقاضها بألف جنيه مصرى ، ولم يبق للحكومة من كل
بواخرها إلا إحدى عشرة باخرة فقط .

وكان للقسم البحري من مصلحة خفر السواحل سبعة وابورات هي : " نور البحر " و " عباس " و " ظريف " و " سريع " و " وردة " و " النيل " و " نجر سرور " ، وزورقان بخاريان ، وسبع سفن شراعية صغيرة هي : " نسيم " و " طير البحر " و " النمر " و " غزالة " و " مبروكة " و " بسيل " و " زولاو " ، وبعض زوارق أخر فيها تسع وعشرون ضابطا وتسع عشر مهندسا ميكانيكا وثمان وثلاثون وقادا و ٤٢٧ ملاحا فيكون مجموعهم ٥١٣ .^(١)

وفي ١٩ يناير سنة ١٨٩٨ اضطرت الحكومة المصرية تحت ضغط الانجليز الى بيع سفن مصلحة البوستة الحديدية - وكان عددها ثلاث عشرة مع أرضقتها وأحواضها ومخازنها في الاسكندرية والسويس - الى شركة الن والدرسون وفرانكو الانجليزية التي سميت باسم " شركة البوستة الحديدية " .

وقد تم البيع بمبلغ ١٥٠,٠٠٠ جنيا وتعهدت الحكومة المصرية للشركة بمنحها إعانة بلغت في نهاية الأمر ١١٥,٠٠٠ جنيا ثم اشترت منها الحوض بمبلغ ٩٣,٠٠٠ جنيه ، أى أن الحكومة أخذت من الشركة ١٥٠,٠٠٠ جنيه ثم دفعت إليها ٢٠٨,٠٠٠ جنيه فضلا عن البواخر التي ضاعت منها لا لسبب سوى أن الشركة إنجليزية ، وقد كانت سياسة الاحتلال البريطاني في مصر احتكار كل خيرات البلاد للانجليز واستئثارهم بجميع المشروعات الكبرى من بناء الخزانات (أسوان والقناطر وزقني وإسنا وأسيوط) والجسور والسكك الحديدية الضيقة الى امتيازات استغلال المناجم وبناء الأبنية الضخمة وغيرها .^(٢)

وقد تعهدت الحكومة المصرية للشركة بأن تمنحها ستة آلاف من الجنيهات سنويا في نظير حمل البريد المصرى على خطوط منتظمة أسبوعيا ما بين الاسكندرية والآستانة وموانئ سوريا وسواكن .

(١) اسماعيل مرهناك باشا : " حقائق الأخبار عن دول البحار " ج ٢ ص ٦٨

(٢) أمين الرافعي بك : " مذكرة مقدمة الى مؤتمر السلام بعد انتهاء حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ " .

هذا وقد تعاقدت هذه الشركة مع الحكومة المصرية في سنة ١٩١٢ على نقل
الحجاج المصريين إلى الحجاز وحصلت على هذا الامتياز لمدة سبع سنوات ولكن حاجة
الحكومة البريطانية الى بواخر هذه الشركة إبان حرب ١٩١٤ — ١٩١٨ للاستعانة بها
في الأعمال الحربية جعلها تفسخ ذلك التعاقد في سنة ١٩١٧ .

وعلى أثر هذا البيع لم يبق للبحرية المصرية سوى سفن وبواخر مصلحة خفر
السواحل واليخت " المحروسة " والركائب الحديدية بالنيل وبانخرى " البحيرة " و
" مخبر " التابعتين لنظارة الحربية بالبحر الأحمر ، وأسطول النيل الحربى الذى أنشئ
لفتح السودان وسبع بوادر أخرى تابعة لنظارة الأشغال العمومية والبواخر التابعة
للفنارات وإدارة البوطة المصرية بالنيل .

سفن مصلحة خفر السواحل :

أما مصلحة خفر السواحل فقد ضمت في سنة ١٨٩٨ ست وحدات بيانها كالاتى :

العدد	الاسم	النوع	الحمولة بالطن
١	نور البحر	بخارى	١٢٩
٢	عباس	بخارى	١٣٣ ١/٢
٣	ظريف	بخارى	٢١
٤	وردة	بخارى	٢٩
٥	نسيم	شراعى	٣٩ ١/٢
٦	مبروكة	شراعى	٢٠ ١/٢

مدرسة " ديب البحر " البحرية :

لما لم يعد عدد تلاميذ المدرسة البحرية " بالمحروسة " كافيا لإمداد مصلحة
خفر السواحل بما يلزمها من الضباط المصريين فقد رأى أولو الأمر إنشاء مدرسة
بحرية ملحقه بالمصلحة يتخرج منها الضباط البحريين . فاستعملت إحدى بواخرها

المسماة "ديب البحر" مدرسة بحرية، وقد تخرج منها خمسة وثلاثون ضابطاً^(١) بيانهم كالاتى :

العدد	الاسم	السنة	العدد	الاسم	السنة
١	محمد عبد العاطى	١٨٩٨	٢	محمود حمدى الديب	١٨٩٨
٣	عبد اللطيف أبو الوفا	١٨٩٨	٤	أحمد شاهين	١٩٠٠
٥	عبد الحميد فرغلى	١٩٠٠	٦	محمود سعيد	١٩٠٠
٧	عبد الحميد زكى	١٩٠٠	٨	محمود حمزة	١٩٠١
٩	محمد سلامة فهمى	١٩٠١	١٠	يوسف مامى فؤاد فتحى	١٩٠١
١١	أحمد نبيه	١٩٠٤	١٢	محمد فهمى حسن	١٩٠٤
١٣	محمود رياض	١٩٠٤	١٤	السيد حسنى	١٩٠٤
١٥	محمد عبد اللطيف	١٩٠٦	١٦	سعد الله صالح	١٩٠٦
١٧	عبد القادر المسيرى	١٩٠٦	١٨	مصطفى وصفى مراد	١٩٠٦
١٩	محمد عمر مكي	١٩٠٦	٢٠	محمد سالم البدن	١٩٠٦
٢١	حسن رمزى	١٩٠٨	٢٢	محمد سلام	١٩٠٩
٢٣	شكرى يوسف	١٩٠٩	٢٤	عبد الخليم زكى	١٩١٠
٢٥	عبد الحميد عزمى	١٩١٠	٢٦	أبو زيد مقلد	١٩١١
٢٧	عبد العزيز نقرى	١٩١١	٢٨	حافظ حسين	١٩١٣
٢٩	أمين الخطيب	١٩١٣	٣٠	عبد الحميد توفيق	١٩١٣
٣١	عبد الله الغندور	١٩١٣	٣٢	محمود السيد طه	١٩١٣
٣٣	محمد فهمى محمد	١٩١٥	٣٤	محمد محمد راشد	١٩١٦
٣٥	محمود المليجى	١٩١٦	٣٦	السيد حمزة	١٩١٦

(١) محمود عبد الهادى : "المعارف البحرية" هامش ص ٨١ .

قيام حرب ١٩١٤ - ١٩١٨ وتولية السلطان حسين كامل :

في ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ خلع الخديو عباس من منصب الخديوية المصرية — وكان متغيبا وقتئذ في الآستانة — وخلفه الأمير حسين كامل أكبر الأمراء من سلالة محمد علي باشا الكبير على الأريكة المصرية بلقب "سلطان مصر".

وكانت بريطانيا منذ الثاني من نوفمبر سنة ١٩١٤ قد أعلنت الأحكام العرفية في البلاد ثم بسطت حمايتها عليها قبل ارتقاء السلطان حسين بيوم واحد . وقد جاء في التبليغ الرسمي الوارد إلى السلطان حسين من قبل الحكومة البريطانية بتاريخ ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ أنه :

"بزوال السيادة العثمانية تزول أيضا القيود التي كانت موضوعة بمقتضى فرمانات العثمانية لعدد جيش سموكم وللحق الذي لسموكم في الانعام بالرتب والنياشين" غير أنه لم تذكر البحرية المصرية بكلمة واحدة .

وزارة البحرية :

وفي عهد السلطان حسين كامل تولى "وزارة الأشغال العمومية والحربية والبحرية" وزير واحد هو اسماعيل سرى باشا من ١٦ ديسمبر سنة ١٩١٤ إلى ١٠ أكتوبر سنة ١٩١٧ .

وفاة السلطان حسين كامل :

وفي ٩ أكتوبر سنة ١٩١٧ انتقل السلطان حسين كامل إلى جوار ربه بعد حكم دام حوالي ثلاث سنوات ، وخلفه على عرش السلطنة المصرية "السلطان فؤاد".

المراجع الخاصة بالفصل الثالث عشر

باللغة العربية :

أحمد شفيق باشا : مذكراتي في نصف قرن .

عبد الرحمن الرافعي بك : ثورة سنة ١٩١٩ .

محمد مصطفى صفوت : المجلد في التاريخ المصري : مصر المعاصرة من عهد
توفيق الى الوقت الحاضر .

محمود عبد الهادي (البكاشي) : المعارف البحرية .

محمود عزمي : عباس حلمي الثاني (مجلة « الكتاب » عدد ديسمبر
سنة ١٩٤٥) .

باللغة الانجليزية :

CROMER : Abbas II.

CROMER : Modern Egypt.

الفصل الرابع عشر

عصر فؤاد الأول

(٩ أكتوبر سنة ١٩١٧ — ٢٨ أبريل سنة ١٩٣٦)

بعد وفاة السلطان حسين كامل — وعلى أثر نزول نجله الأمير كمال الدين حسين عن حقوقه في العرش — تولى الأمير أحمد فؤاد السلطنة على الديار المصرية ابتداء من التاسع من أكتوبر سنة ١٩١٧ . فنهضت البلاد في عصره نهضة مباركة حررتها من النير الأجنبي وكتبت لها الرق والنجاح في ظل الحرية والاستقلال .

معاوضة الملك فؤاد للبحرية المصرية :

فطن الملك فؤاد لضرورة وجود أسطول تعتمد عليه البلاد ، وطالما حق لأن تكون لمصر قوة بحرية ، ولكن الظروف السياسية التي اجتازتها مصر وجهت جل اهتمامه لاستعادة الاستقلال فلم تساعد على تحقيق هذه الأمنية ، على أنه لم يقف دون العمل على تحقيق مآمنه فقد أوعز إلى بعض أبناء الاسكندرية فكرة تأليف جمعية لإنشاء مدرسة بحرية باسم المدرسة ” الفاروقية ” تكون غايتها تعليم أبناء البلاد بعض الفنون البحرية لا ليتخرجوا منها ضباطا بل بحارة يمكن أن تتغذى بهم السفن الأهلية والحكومية .

ولقد لقيت هذه الفكرة الكريمة عونا كبيرا من أعضاء الأسرة المالكة إذ تبرع لها الملك فؤاد بمبلغ ٤٠,٠٠٠ جنيه ، وتبرع لها الأمير محمد علي إبراهيم بـ ” متيور ” وقدر ثمنه بنحو ٥٠,٠٠٠ جنيه ، وتبرع الأمير عمرو إبراهيم بـ ” سقاريا ” وقدر ثمنه بمبلغ ١٥,٠٠٠ ، وقد خصص أحد اليختين ليكون مقرا للمدرسة الجديدة .

وشروط القبول في هذه المدرسة للتعليم الداخلي بالمجان أن يكون الطالب يتيم الأب أو الأبوين وفقيرا وألا يقل عمره عن أربع عشرة سنة ، ويفضل من كان حاصلا على شهادة إتمام الدراسة الابتدائية أو من راسيها .

ولم يقف الملك فؤاد عند هذا الحد ، بل أشار على بعض ذوى الشأن بأن يفسحوا الطريق أمام الشباب المتعلم لدرس الفنون البحرية حتى تنهأ للحكومة فرصة لتنفيذ الشروط التي وضعتها في عقود امتياز الشركات المصرية التي تألفت لتسيير السفن والتي نصت على أن تكون نسبة معينة من موظفي السفن الفنيين وغير الفنيين مصريين . فيجد المصريون بذلك سبيلا آخر لكسب الرزق على متن البحار ويكونون نواة الأسطول المصرى المرتجى إلى أن تسمح ظروف مصر السياسية بإنشاء وحداته .

وكان من نتائج هذه الأمنية السامية أن عملت مصلحة الموانئ والمنائر على إلحاق نفر الشبان المثقفين بسواخر بعض شركات الملاحة ليتدربوا على الفنون البحرية ويدرسوها ويمارسوها على ظهر البحار ، حتى إذا ما آتسوا في أنفسهم الكفاية لتأدية الامتحان في الكلية البحرية الانجليزية ونجحوا وجدوا السبيل ممهدة للعمل على سفن شركات الملاحة المصرية .

وفي خلال سنتي ١٩٢٢ و ١٩٢٣ أوفدت الحكومة المصرية بعثة إلى بريطانيا مؤلفة من ١٧ ضابطا تلقى أعضاؤها العلوم والفنون البحرية في كلية "وستر" البحرية بلندن ومارسوا التدريب العملي على المراكب التجارية والحربية في عرض البحار .

وفي الوقت نفسه فتحت مصلحة خفر السواحل مدرسة لها في قسم الأساس بالمكس تخرج منها في سنة ١٩٢٦ ثمانية من الضباط البحريين ، كما أنشئت المدرسة البحرية الملكية بالطوافة "عبد المنعم" فالتحق بها الطلبة الجدد^(١) .

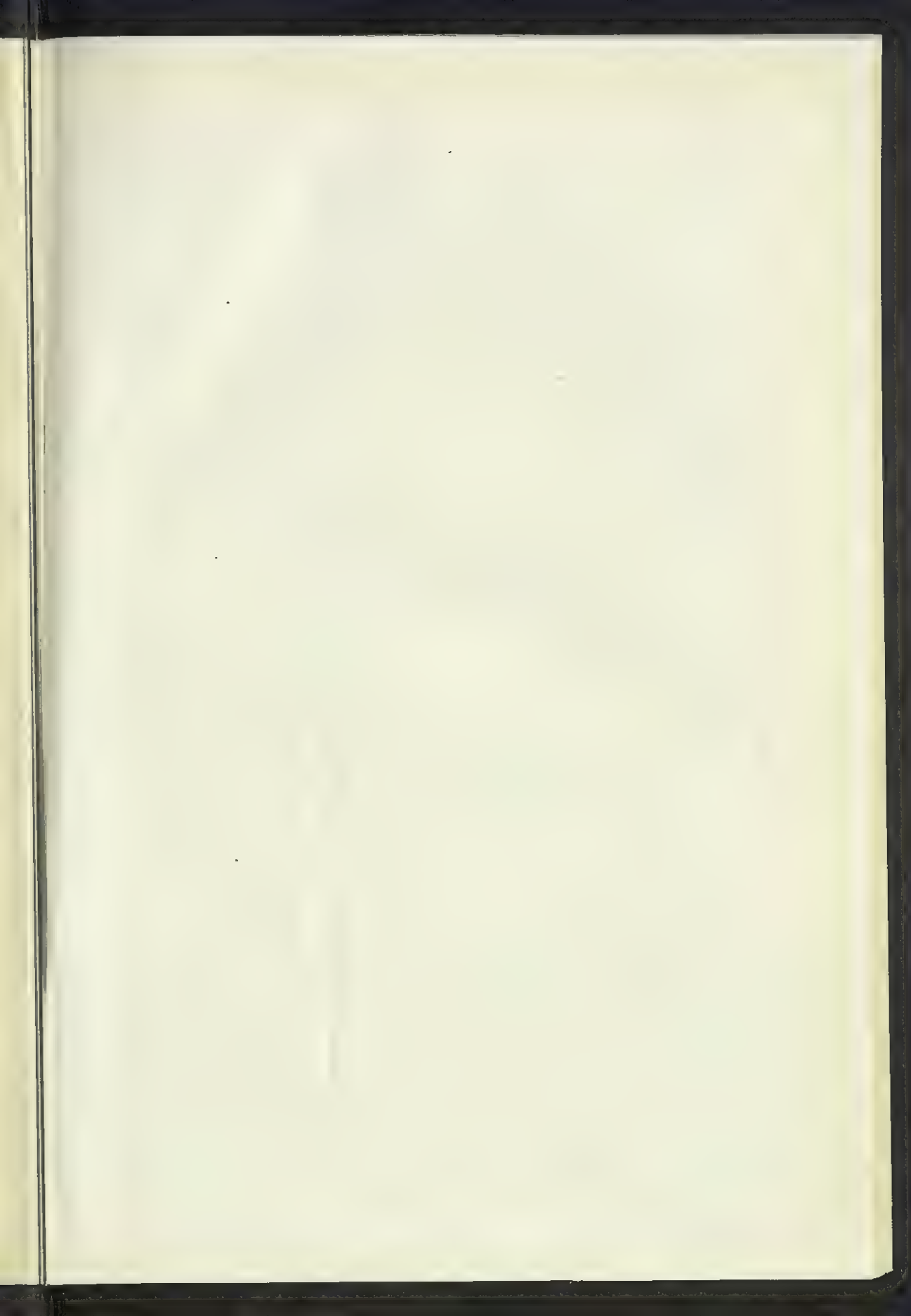
وزارة البحرية في عهد السلطنة :

في عهد السلطان فؤاد الأول تولى "وزارة الأشغال العمومية والحربية والبحرية" كل من :

(١) محمود عبد الهادي : "المعارف البحرية" ص ٨٢ .



٣٩ — المدرسة الفاروقية البحرية



- إسماعيل سرى باشا : من ١٠ أكتوبر سنة ١٩١٧ إلى أول مارس سنة ١٩١٩.
 - حسن حسيب باشا : من ٩ أبريل سنة ١٩١٩ إلى ٢٢ أبريل سنة ١٩١٩.
 - إسماعيل سرى باشا : من ٢١ مايو سنة ١٩١٩ إلى ٢٠ نوفمبر سنة ١٩١٩.
 - إسماعيل سرى باشا : من ٢١ نوفمبر سنة ١٩١٩ إلى ٤ مارس سنة ١٩٢٠.
 - محمد شفيق باشا : من ٤ مارس سنة ١٩٢٠ إلى ٢١ مايو سنة ١٩٢٠.
 - محمد شفيق باشا : من ٢٢ مايو سنة ١٩٢٠ إلى ١٦ مارس سنة ١٩٢١.
 - محمد شفيق باشا : من ١٧ مايو سنة ١٩٢١ إلى ٢٢ مايو سنة ١٩٢١.
- وعين على رأس وزارة الحربية والبحرية :

- إبراهيم فتحى باشا : من ٢٢ مايو سنة ١٩٢١ إلى ٢٤ ديسمبر سنة ١٩٢١.

وزارة البحرية فى عهد الملكة :

وفى عهد الملك فؤاد الأول تولى وزارة الحربية والبحرية كل من :

- إبراهيم فتحى باشا : من أول مارس سنة ١٩٢٢ إلى ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٢٢.
- محمود عزمى باشا : من ٣٠ نوفمبر سنة ١٩٢٢ إلى ٩ فبراير سنة ١٩٢٣.
- محمود عزمى باشا : من ١٥ مارس سنة ١٩٢٣ إلى ٢٧ يناير سنة ١٩٢٤.
- حسن حسيب باشا : من ٢٨ يناير سنة ١٩٢٤ إلى ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٢٤^(١).
- محمد صادق يحيى باشا : من ٢٤ نوفمبر سنة ١٩٢٤ إلى ١٣ مارس سنة ١٩٢٥.

(١) فى الثانى عشر من شهر أكتوبر سنة ١٩٢٤ رفع المرحوم حسن حسيب باشا وزير الحربية والبحرية فى وزارة المنفوره سعد زغلول باشا مذكرة الى رئاسة مجلس الوزراء تضمنت اقتراحا يرمى الى فصل وزارة الحربية عن وزارة البحرية وجعل هذه الأخيرة وزارة قائمة بذاتها لها اختصاصات عملية ، غير أن استقالة الوزارة فى ٢٣ نوفمبر سنة ١٩٢٤ على أثر أزمة السردار حالت دون البت فى هذه المذكرة . وفى يوم ٢٤ نوفمبر سنة ١٩٢٤ ألقى المرحوم أحمد زيور باشا الوزارة الجديدة وعرض المذكرة على مجلس الوزراء ولكنها لم تصادف قبولا .

- موسى فؤاد باشا : من ١٣ مارس سنة ١٩٢٥ إلى ٧ يونيه سنة ١٩٢٦.
- أحمد محمد خشبة بك : من ٧ يونيه سنة ١٩٢٦ إلى ٢١ أبريل سنة ١٩٢٧.
- جعفر ولي باشا : من ٢٦ أبريل سنة ١٩٢٧ إلى ١٦ مارس سنة ١٩٢٨.
- جعفر ولي باشا : من ١٧ مارس سنة ١٩٢٨ إلى ٢٥ يونيه سنة ١٩٢٨.
- جعفر ولي باشا : من ٢٧ يونيه سنة ١٩٢٨ إلى ٣ أكتوبر سنة ١٩٢٩.
- محمد أفلاطون باشا : من ٤ أكتوبر سنة ١٩٢٩ إلى أول يناير سنة ١٩٣٠.
- حسن حسيب باشا : من أول يناير سنة ١٩٣٠ إلى ١٩ يناير سنة ١٩٣٠.
- محمد توفيق رفعت باشا : من ٢٠ يونيه سنة ١٩٣٠ إلى ٢٢ يونيه سنة ١٩٣١.
- علي جمال الدين باشا : من ٢٢ يونيه سنة ١٩٣١ إلى ٤ يناير سنة ١٩٣٣.
- علي جمال الدين باشا : من ٤ يناير سنة ١٩٣٣ إلى ٢٧ سبتمبر سنة ١٩٣٣.
- صليب سامي بك : من ٢٧ سبتمبر سنة ١٩٣٣ إلى ١٤ نوفمبر سنة ١٩٣٤.
- محمد توفيق عبد الله باشا : من ١٨ فبراير سنة ١٩٣٥ إلى ٣٠ يناير سنة ١٩٣٤.
- علي صدقي باشا : من ٣٠ يناير سنة ١٩٣٦ إلى ٩ مايو سنة ١٩٣٦.

المسألة التجارية :

إن خروج سفن مصلحة البوستة الخديوية وملحقاتها من يدمصر في سنة ١٨٩٨ أثار ضجة استنكار عالية واعتراضا شديدا من الرأي العام المصري وقد استمرت الحسرة والألم في قلوب المصريين من جراء ذلك حتى عهدت مقاليد البلاد إلى المغفور له الملك "فؤاد الأول" وفي ظله وتشجيعه الكريم عادت تلك السفن إلى أيدي المصريين في سنة ١٩٣٤ ومصرت "شركة بواخر البوستة الخديوية" ورفرف على ساريات سفنها العلم المصري .

وفي ذلك العهد تأسست ثلاث شركات مصرية للملاحة وهي :

(١) شركة مصر للنقل والملاحة :

في أول أغسطس سنة ١٩٢٥ صدر مرسوم ملكي بإنشاء شركة مساهمة مصرية سميت "شركة مصر للنقل والملاحة" غرضها القيام بجميع عمليات النقل البحري والبري والنيل من شراء أو استغلال أو بيع جميع السفن أو المؤسسات أو الأدوات العائمة أو مواد النقل البري إلى إيجار واستئجار وتهيئة جميع السفن والمؤسسات والأدوات العائمة ومواد النقل البري . وجعل مركز إدارتها القاهرة ومدة خمس سنوات وحدد رأس مالها بمبلغ ٤٠,٠٠٠ جنيه مقسمة إلى ٤,٠٠٠ سهم قيمة كل سهم منها ١٠ جنيهات وقد اشترط أن يكون المساهمون فيها مصريين وقد توطدت دعائم النقل النيلي بطريقة منظمة على أحدث الأصول الفنية والاقتصادية بفضل هذه الشركة مما ترتب عليه زيادة رأس مالها حتى بلغ في سنة ١٩٣٧، أى بعد اثنتي عشرة سنة من تأسيس الشركة مبلغ ١٥٠,٠٠٠ جنيه، وقد بلغ عدد بواخر الشركة في أوائل سنة ١٩٢٧ ست رفاصات بخارية ورفاصين كبيرين وترامين من نوع الديزل و ٢٠ صندلا حمولة كل منها مائتا طن في المتوسط وصندلين صغيرين ورفاصا صغيرا للتفتيش . أما في سنة ١٩٣٧ فقد بلغ عددها حوالى ٧٣ قطعة ثمنها طبقا للزيادة العامة للشركة ١٤٦,٦٩٣ جنيه و ٨٣٩ مليا . وهذه القطع عبارة عن ٣٨ صندلا و ١٤ تراما ديزل و ٨ رفاصات ديزل و ٩ رفاصات بخارية وباجرتين للسياسة . وكانت تملك الشركة حوالى ١٢ مراكبا شرعيا باعتبارها نظرا لاستهلاكها وعدم حاجتها اليها كما لها ورش ومخازن ببسولاق والاسكندرية وغيرها .

وتقوم هذه الوحدات بنقل البضائع والحاصلات المختلفة بين بلاد القطر المتراصة . وللشركة خطوط منظمة في النيل وترعه من الاسكندرية الى الصعيد .

وكانت هذه الشركة قد حصلت من الحكومة على امتياز لنقل الحجاج لمدة ٢٠ سنة، ولكن بعد أن تأسست شركة مصر للملاحة البحرية رأى من المناسب أن تقوم بنقل الحجاج نظرا لتخصصها في ذلك^(١).

(ب) شركة الاسكندرية للملاحة :

هى شركة مساهمة مصرية تكونت بمقتضى مرسوم ملكى صادر فى ١٨ مارس سنة ١٩٣٠ برأس مال قدره ٢٠٠,٠٠٠ جنيه (بلغ الآن ١,٠٠٠,٠٠٠ جنيه) وقد بدأ نشاطها بباخرتين هما : "نجمة القاهرة" و "نجمة الاسكندرية" ، ومركز الشركة الرئيسى الاسكندرية وتسير سفنها بين مصر وبريطانيا العظمى لجلب الفحم إلى مصر وتبادل البضائع المختلفة بين البلدين .

(ج) شركة مصر للملاحة البحرية :

فى ١٤ يناير سنة ١٩٣٤ صدر مرسوم ملكى بتأسيس شركة مساهمة مصرية سميت "شركة مصر للملاحة البحرية" غرضها القيام بجميع عمليات الملاحة والنقل البحرى من شراء واستغلال وبيع جميع أنواع السفن والمراكب والمهمات العائمة ومهمات النقل فى البحر الى إيجار واستئجار وتهيئة السفن والمراكب والمهمات العائمة ومهمات النقل فى البحر وجعل مركزها الرئيسى القاهرة ورأس مالها ١٠٠,٠٠٠ جنيه مقسمة ٢٥,٠٠٠ سهم ، كل سهم منها أربعة جنيهات مصرية وهذه الأسهم مقسمة نوعين : نوع « أ » يشمل ١٥,٠٠٠ سهم اسمى ونوع « ب » يشمل ١٠,٠٠٠ سهم لحامله . ولا يجوز أن يمتلك الأسهم التى من نوع " أ " سوى مصريين ، أما الأسهم نوع " ب " فيجوز أن تكون ملكا لمساهمين مصريين أو أجنبى على السواء . ويجب أن يكون فى مجلس الإدارة دائما ثلثا الأعضاء على الأقل مصريى الجنسية وأن يكون أيضا ثلثا مستخدمى الشركة على الأقل مصريى الجنسية .

(١) محمد كامل أمين ملش : "شرح القانون البحرى" ص ٤٤٢ .

وقد كان الهدف الأول من إنشاء هذه الشركة نقل الحجاج الى بيت الله الحرام ثم خصصت بواخرها لنقل البضائع في مختلف البحار الى البلدان كافة وتدرجت الى نقل المسافرين بين مصر وأوروبا .

فلت شركة مصر للملاحة البحرية محل شركة مصر للنقل والملاحة في استغلال امتياز نقل الحجاج المسلمين الى الحجاز وصادقت الحكومة المصرية على ذلك فاشتريت الشركة الباخرة "زمزم"^(١) وحولتها ١٤,٩٠٠ طن وتمكنت الشركة من نقل الحجاج عليها لأول مرة في موسم سنة ١٩٣٤ ثم عززتها في موسم سنة ١٩٣٥ بأخرى أسماها "كوثر" وحولتها ١١,٨٠٠ طن .

وقد أعدت الشركة في هاتين الباخرتين جميع معدّات الراحة اللازمة للحجاج فأوجدت في كل باخرة مسجدا للصلاة وميضأة وإماما يحاضر في أمور الدين ومكتبة تحوى الكثير من الكتب القيمة ويسرت فيهما الماء العذب كما أنشأت مستشفى في كل باخرة جهزته بما يلزمه من عقاقير وأدوية تصرفها مجاناً وعينت أطباء وممرضين وممرضات يعنون بصحة الحجاج في الذهاب والإياب .

وقد بلغ عدد الحجاج الذين نقلتهم شركة مصر للملاحة عام ١٩٣٧ على بواخرها ٢٨,١٨٢ حاجا من المصريين وغيرهم .

ولاطراد الزيادة في عدد الحجاج اشترت الشركة في سنة ١٩٣٧ باخرة جديدة سميت "روض الفرج" وهى تسع ١,٢٠٠ حاج وقت موسم الحج وتسع من البضائع حوالى ٨,٠٠٠ طن ونحو مائة راكب كذلك .

ثم امتدت أعمال الشركة الى استغلال خطوط للسفر الى أوروبا فابتاعت الشركة الباخرة "النيل" وحولتها ١١,٣٠٠ طن وخصصتها لنقل المسافرين بين مصر وأوروبا ثم اشتركت معها الباخرة "كوثر" في العمل على هذا الخط وأقبل المسافرون عليهما .

(١) غرقت الباخرة "زمزم" في المحيط الأطلنطي في أثناء الحرب العالمية الأخيرة .

والشركة سفن أخرى تعمل في البحر الأحمر كالباخرة "السلام" وحمولتها ٧٠٠ طن والباخرة "بور سودان"، وحمولتها ١,٢٠٠ طن وتقوم بنقل البضائع بين السويس وبور سودان، وبلغ مجموع ما حملته بواخر الشركة عام ١٩٣٧ من البضائع ١٠٣,٦٤٦ طنا .

وكذلك للشركة بواخر صغيرة هي "المتزلة" و"مريوط" و"إدكو" و"الصيد" و"مصر" و"الاكسبريس" و"القاهرة" و"السويس" و"الاسكندرية" .

أما "المتزلة" و"مريوط" و"إدكو" و"الصيد" و"مصر" فراكب صغيرة اشترتها الشركة من شركة مصر لمصايد الأسماك لنقل البضائع بين مصر والسودان وبلاد العرب، وقد أوقفت الشركة سيرها الآن لقلّة حمولتها وفي نيتها إما بيعها أو كسرها أو إعادة الانتفاع بها تبعا للظروف .

والشركة باخرتان أخريان هما "الفسطاط" وحمولتها ٨٢٥٠ طنا و"عرفات" وحمولتها ٧,١٠٠ طن وقد اشترتهما الشركة لنقل البضائع بين مصر ومختلف بلدان العالم وقد باعت الشركة في شهر أكتوبر سنة ١٩٣٦ الباخرة "عرفات" للاستعاضة عنها بباخرة أخرى حديثة .

وأما "الاكسبريس" فباخرة اشترتها أيضا من شركة مصر لمصايد الأسماك وخصصتها لعمليات الإنقاذ، كما خصصت البواخر "الاسكندرية" و"القاهرة" و"السويس" لنقل الحجاج إلى ميناء جدة .

وقد اشترت الشركة كراكة أطلقت عليها اسم "الحجاز" ولنشأ أطلق عليه اسم "جدة" لتسهيل نقل الحجاج .

ولا تضن الشركة بمجهود ولا بمال في سبيل تجهيز بواخرها بكل وسائل الراحة حتى أقبل عليها كثير من المسافرين المصريين والأجانب ، وقد زاد رأس مالها حتى بلغ ٢٠٠,٠٠٠ جنيه عام ١٩٣٧ .

وقد ترتب على وجود هذه الشركة أن اضطرت الشركات الأجنبية الى تخفيض أجورها مجازاة لأجور شركة مصر للملاحة البحرية كما أنه فتح للصريين سبيلا جديدا للتدريب على أعمال الملاحة البحرية المختلفة وعلى فن خدمة البواخر، فالتحق ببواخرها فريق من الطلبة المصريين يمتحنون على أعمال الضباط البحريين^(١).

وفاة الملك فؤاد :

وفي ٢٨ أبريل سنة ١٩٣٦ انتقل الملك فؤاد — طيب الله ثراه — الى جوار ربه بعد حكم دام تسع عشرة سنة ونودى بالأمير "فأروق" ملكا على مصر.

(١) محمد كامل أمين ملش : "شرح القانون البحرى" ص ٤٤٤ .

المراجع الخاصة بالفصل الرابع عشر

باللغة العربية :

- عبد العزيز الأزهرى وعلى عبد الله سرحان ومحمد مجاهد : فؤاد الأول .
كريم ثابت بك : جلالة الملك بين مصر وأوروبا .
محمد صبيح : فؤاد الأول .
محمد مصطفى صفوت : المجلد فى التاريخ المصرى : مصر المعاصرة من عهد توفيق
الى الوقت الحاضر .
يوسف فيليب جلال باشا : الملك فؤاد والعلم (مجلة " الكتاب " عدد مايو
سنة ١٩٣٦) .
محمود عبد الهادى (البكاشى) : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

- CHARLES-ROUX (F.) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. VII :
L'Egypte, de l'occupation anglaise à l'indépendance égyptienne.
DÉHÉRAIN (HENRI) : Histoire de la Nation Egyptienne, t. VII : Un
mécène royal: Fouad I^{er}.
YEGHEN (FOULAD) : L'Egypte sous Fouad I^{er}.

باللغة الانجليزية :

- IKBAL ALY SHAH (SIRDAR) : Fouad, King of Egypt.

الفصل الخامس عشر

عصر الفاروق

تولية الفاروق وعنايته بالبحرية المصرية :

في الثامن والعشرين من شهر أبريل سنة ١٩٣٦ نودى بفاروق الأول ملكا على مصر وما كاد يستوى على عرش بلاده حتى وطد عزمه على إحياء مجد مصر البحري وبعث أسطولاً .

وفي دورة سنة ١٩٣٨ - ١٩٣٩ أقر البرلمان المصري مشروع إنشاء قوة الدفاع البحرية ووافق على الاعتماد الخاص به وقدره ١,٢٥٠,٠٠٠ جنيه وكان يقضى هذا المشروع بإنشاء تلك القوة من أربع كاسحات ألغام وأربع سفن أخرى لمكافحة الغواصات وطوافة، إلا أن الحرب العالمية نشبت في ٣ سبتمبر سنة ١٩٣٩ وحالت دون إخراج هذا المشروع الى حيز التنفيذ .

غير أن المدرسة البحرية استمرت تخرج عدة دفعات من الضباط البحرية (٩ فيما بين سنتي ١٩٤١ و ١٩٤٣ و ١٦ فيما بين سنتي ١٩٤٤ و ١٩٤٦) .

وفي حرب ١٩٣٩ - ١٩٤٥ ساهمت البحرية المصرية بنصيب فيها فقدت ٢٢,١٪ من حمولة سفنها وأصيب ٥١,١٪ من مجموعها إصابات فادحة كما غرق ٦٣٪ من حمولة البواخر التجارية المصرية مما جعل القائد العام لأساطيل الدول المتحالفة في البحر الأبيض المتوسط يرسل كتاباً إلى الحكومة المصرية في أبريل سنة ١٩٤٦ ينوّه فيه بما قدمت البحرية المصرية إلى الحلفاء من معونة كان لها أثرها في إحراز النصر^(١) .

(١) محمود عبد الهادي : " المعارف البحرية " (وقد عقد الفصل السادس منه للسلام على قوات مصر البحرية في الحرب الأخيرة) .

وما ان وضعت الحرب العالمية الأخيرة أوزارها حتى أوعز حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق إلى حكومته أن تفتح فرصة وجود سفن أمريكية معروضة للبيع في ثغرى بور سعيد والاسكندرية وغيرهما وتسعى إلى شرائها فبادرت الحكومة إلى تنفيذ تلك التوجيهات الكريمة وعهدت إلى لجنة وزارية يعاونها خبراء بحريون في معاينة هذه السفن للوقوف على حالتها تمهيدا للمفاوضة في أمر ابتياعها، وبالفعل تمت المعاينة وأعقبها شراء بعض الوحدات البحرية ، ومن مزايا هذه الصفقة أن وفرت على مصر وقتا طويلا كان يجب عليها أن تنتظره إذا شاءت أن توصى بصنع تلك السفن في مصانع أوروبا أو أمريكا كما أنها دفعت فيها ثمنا أقل من التكاليف الأصلية جريا على ما تم في بيع المطارات والمهمات الحربية التي أنشأها الأمريكيون في مصر إبان الحرب^(١) .

ويبلغ عدد القطع التي ابتاعها الحكومة المصرية من حكومة الولايات المتحدة الأمريكية سفينة للعمليات المشتركة وثمانى كاسحات ألغام وزورقين لانتشال الطيارين والغرق وعشرين زورقا للنقلات الثقيلة وثلاثة زوارق لإنزال الجنود وزورقين للنقلات الخفيفة ، ولعل أهم قطعة بحرية فيها هى السفينة "عكا" ، وقد أطلق عليها هذا الاسم تذكارا لإحدى سفن الأسطول الضخم الذى أنشأه محمد على باشا الكبير وتمجيذا لحصار وفتح حصن عكا نتيجة للعمليات المشتركة التي قامت بها القوات المسلحة المصرية بقيادة ابراهيم باشا .

السلاح البحرى الملكى :

فى يوم ٣٠ يونيه سنة ١٩٤٦ صدر النطق السامى بتعيين أمير البحار محمود حمزه باشا ياور جلالة الملك ومدير عام مصلحة الموانئ والمنائر قائدا عاما للبحرية الملكية علاوة على وظيفته .

(١) راجع المقال المنشور بجريدة "المقطم" عدد ٨ نوفمبر ١٩٤٦ تحت عنوان : "اهتمام جلالة الملك بإنشاء أسطول بحرى لمصر" .



٤٠ — إحدى كاسحات الألغام المصرية المتوسطة



وفي يوم ٢٣ ديسمبر سنة ١٩٤٦ وقع حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق الأول
مرسوما ملكيا بتنظيم السلاح البحري الملكي هذا نصه :

نحن فاروق الأول ملك مصر ،

بعد الاطلاع على الأمر العالي الصادر في ١٠ ديسمبر سنة ١٨٧٨ بتوزيع
مصالح الحكومة بين الوزارات ،

وعلى الأوامر العالية والمراسيم المعدلة له ،

وعلى المادتين ٤٤ و٤٦ من الدستور ،

ونظرا إلى أن استكمال وسائل الدفاع عن البلاد يقتضى إعادة تنظيم البحرية
المصرية لتقوم بمهمتها الى جانب القوات البحرية الأخرى ،

وبعد الاطلاع على ما أرتأته الجمعية العمومية لمجلس الدولة ،

وبناء على ما عرضه علينا وزير الدفاع الوطنى وموافقة رأى مجلس الوزراء ،

رسمنا بما هو آت :

- مادة ١ — يطلق على القوة البحرية المصرية اسم "السلاح البحري الملكي" .
- مادة ٢ — يكون السلاح المذكور قائما بذاته ويلحق بوزارة الدفاع الوطنى .
- مادة ٣ — يتألف السلاح البحري الملكي من وحدات بحرية حربية ويتولى
قيادته قائد عام يكون له من السلطة والاختصاص ما للديرين العاملين للمصالح .
- مادة ٤ — على وزير الدفاع الوطنى تنفيذ هذا المرسوم ويعمل به من تاريخ
نشره بالجريدة الرسمية .

صدر بقصر القبة في ٢٩ المحرم سنة ١٣٦٦ (٢٣ ديسمبر سنة ١٩٤٦) .

فاروق

بأمر حضرة صاحب الجلالة

رئيس مجلس الوزراء

محمود فهمى النقراشى

وزير الدفاع الوطنى

أمد عطيه

وقد روعى في تنظيم السلاح البحرى الملكى أن يكون على أحدث الأنظمة البحرية العالمية وألحقت به مدرسة الأساحه البحرية للتدريب على أعمال المدفعية البحرية والطوربيد وأعمال كسح الألغام ، كما ألحقت به أيضا مدرسة الإشارة البحرية ، ومدرسة الهندسة البحرية ، ومدرسة فن البحر .

وينتظر أن يوافق البرلمان قريبا على ثانى ميزانية للسلاح البحرى الملكى المصرى فيبادر هذا السلاح إلى استيراد بعض القطع البحرية من الخارج تضم إلى الوحدات السابق شراؤها من الولايات المتحدة الأمريكية والتي سيتكوّن من مجموعها نواة الأسطول الجديد .

الكلية البحرية الملكية :

رأى الفاروق أن تبدأ مصر نهضتها البحرية — بعد أن غدر الزمان بمصر وأسطولها وجيشها وبدأت تتنفس الصعداء وتقوم من كبوتها — بإنشاء كلية للبحرية المصرية ، واختيرت مقرا لها قلعة رأس التين التى ظلت ستين عاما ونيقا تحتلها السلطات البحرية البريطانية ، وبدئ العمل فيها ابتداء من أول فبراير سنة ١٩٤٧ وعين القائمقام محمد يحيى شكرى قائدا لها ، وضمت خمسين طالبا من حاملى شهادة الدراسة الثانوية القسم الخاص أتموا إعدادهم بالكلية الحربية بالقاهرة بتدريبهم على الأعمال الحربية ستة أشهر وانتظموا بعده فى سلك الكلية البحرية بالأسكندرية . وسيلعب عدد الطلبة فى أكتوبر سنة ١٩٤٨ عند افتتاح السنة الدراسية المقبلة مائة طالب .

ومدة الدراسة فى الكلية البحرية الملكية أربع سنوات يتلقى فى خلالها الطالب جميع العلوم والفنون البحرية الحديثة من بدايتها كعلم الفلك والملاحة البحرية بأنواعها والأرصاد الجوية والهندسة البحرية والأسلحة البحرية بأنواعها والإشارة البحرية وفن البحر والقيادة . ويقوم على التدريب عليها نخبة ممتازة من الضباط البحريين الذين تخرجوا من المعاهد البحرية فى الخارج .



٤١ — بعض طلبة الكلية البحرية الملكية في أثناء طابور تعليم المجداف



وتتناول السنوات الأربع التي تتكوّن منها هذه الدراسة من ستة أشهر يقضيها الطالب بالكلية الحربية الملكية بالقاهرة تعقبها ستة عشر شهرا بالكلية البحرية الملكية بالأسكندرية ثم ستة عشر شهرا تدريب على ظهر السفن الحربية في عرض البحار ، تليها ستة أشهر في مؤسسات التدريب بالأسكندرية .

وشروط الالتحاق بالكلية البحرية هي : (١) ألا يزيد سن الطالب على تسع عشرة سنة . (٢) أن يكون الطالب حائزا للشهادة التوجيهية شعبة الرياضة أصلا وشعبة العلوم استثناء . (٣) ألا يقل نظر الطالب عن ٦ في كل عين ، وذلك فضلا عن الشروط العامة المقررة للقبول في الكلية الحربية الملكية كأن يكون الطالب مصريا ، غير متزوج ، خالي السوابق ... الخ .

وتبلغ المصروفات المدرسية ستين جنها سنويا تدفع على قسطين .
ويصرف الكساء والغذاء مجانا لكل طالب حتى يرقى إلى رتبة ملازم ثان ،
ويعامل فيما يختص بالمأهية والمرتب ونظام الترقى أسوة بما هو متبع في الجيش .

البعثات البحرية إلى الخارج :

ولم تفت أولى الأمر أهمية إيفاد البعثات البحرية إلى الخارج حتى يتسنى لأعضائها التخصص في ناحية معينة من نواحي الفنون البحرية المختلفة .

وقد بلغ عدد أعضاء بعثات السلاح البحري الملكي إلى الخارج في الفترة ما بين شهر أبريل سنة ١٩٤٦ وشهر ديسمبر سنة ١٩٤٧ — أى في خلال عشرين شهرا — ١٢١ عضوا بيانهم كالاتي :

نوع التخصص	مدة البعثة أو تاريخ العودة	تاريخ السفر	الاسم والرتبة
	مارس ١٩٤٨	١٩٤٦/١٢/٨	٣٨ محمد فاضل محمد الولاني
	»	»	٣٩ محمد محمود محمد شاهين ...
	»	»	٤٠ محمود اسماعيل محمود ...
	»	»	٤١ محمود حسين الجمل ...
	»	»	٤٢ منصور محمد فائق محمد فائق
	»	»	٤٣ نسيم شنوده يوسف ...
	»	»	المساعدان الخامسان (ك) :
التدريب بسفن الأسطول البريطاني بالبحر الأبيض المتوسط .	»	»	٤٤ محمد محمد بدره ...
	١٩٤٨/٢/٩	»	٤٥ محمد عبد القادر محمد حسن المساعدون الخوامس (هـ) :
	مارس ١٩٤٨	١٩٤٧/١/٤	٤٦ ابراهيم ناجي حشمت عبد الفتاح
	»	»	٤٧ شوقي شحاته عبد الملاك
	»	»	٤٨ محمد صادق مسعد الزميتي
	»	»	٤٩ محمد عفيفي حسين سليم الحداد
	»	»	٥٠ منير عياد زخاري بطرس
	»	»	٥١ رمزي زكي عيد ...
			الطلبة الممتازون (هـ) :
لدراسة الكهرباء البحرية .	يونيه ١٩٤٨	١٩٤٦/١٢/٨	٥٢ أحمد رفعت عباس ...
الاتحاق بكلية الهندسة البحرية	ديسمبر ١٩٤٨	»	٥٣ أحمد متولى أحمد ...
الملكية (بكيهام) بانجلترا .	»	»	٥٤ حسني محمود حسين
	»	»	٥٥ أحمد شريف ...

نوع التخصص	مدة البعثة أو تاريخ العودة	تاريخ السفر	الاسم والرتبة
الإلتحاق بكلية الهندسة البحرية الملكية (بكيهام) بانجلترا .	ديسمبر ١٩٤٨	١٩٤٦/١٢/٨	٥٦ شريف عمر الصققي ...
	»	»	٥٧ عمر مصطفى أمين ...
	»	»	٥٨ عبد العلم عبده نافع ...
	»	»	٥٩ مصطفى نير المأمون ...
	»	»	٦٠ سعد رزق الله حنا ...
	»	»	٦١ صمويل ميساك واصف ...
الوقادون :			
التدريب بسفن الأسطول البريطاني بالبحر الأبيض المتوسط والحراسة عنابر النوم والأكل وتأدية خدمات المساعدين .	مارس ١٩٤٨	١٩٤٦/١٢/٨	٦٢ أحمد حامد أحمد حسين
	»	»	٦٣ محمد عبد العزيز حسن ...
	»	»	٦٤ عبد الرحمن علي سعيد ...
	»	١٩٤٧/١/٤	٦٥ عبد المنعم عبد الله مبروك
	»	»	٦٦ ابراهيم السيد بدوى ...
الطلبة الممتازون (ع) :			
الإلتحاق بالكلية البحرية بجريتش بانجلترا للتدريب وحضور فرقة في العلوم الرياضية والفلك .	١٩٤٧/٩/١٦	١٩٤٧/١/٥	٦٧ السيد محمد حسن ...
	»	»	٦٨ الفونس حبيب صادق ...
	»	»	٦٩ عدلى مكس ...
تأدية فرقة تخصص في الأسلحة البحرية بانجلترا .	١٩٤٧/١٠/٣٦	١٩٤٧/١/٢١	٧٠ البكاشى محمد محمود ناشد
	»	»	٧١ البكاشى فوزى عوض

الاسم والرتبة	تاريخ السفر	مدة البعثة أو تاريخ العودة	فرع التخصص
الطلبة الممتازون :			
٧٢ محمد كمال حشيش ...	١٩٤٧/٢/٢٤	١٩٤٧/١٠/١١	التدريب على ظهر سفن الأسطول البريطاني والبحر الأبيض المتوسط .
٧٣ محمد وعوف غاربو ...	»	»	
٧٤ سمير أمين سامي حسونة ...	١٩٤٧/٣/١٨	١٩٤٧/٩/٢٦	
٧٥ يوسف كمال سماعة ...	»	١٩٤٧/١٠/٢٠	
٧٦ عبد المعطى العربي ...	»	»	
٧٧ أحمد عبد الغنى مرسى ...	»	١٩٤٧/٩/٢٦	
الوفاد :			
٧٨ محمد عبد العال ابراهيم غنيم ...	»	مارس ١٩٤٨	التدريب بسفن الأسطول البريطاني والحراسة عنابر النوم والأكل وخدمة المساعدين .
الطالب :			
٧٩ ابراهيم فتحى ...	١٩٤٧/٣/٢٩	لم تحدد	للاتحاق بالكلية البحرية (وستر) بانجلترا .
الطالبان الممتازان (ع) :			
٨٠ السيد محمد رفعت ...	١٩٤٧/٦/٩	١٩٤٨/١/٨	التخصص فى رسم الخرائط البحرية .
٨١ نيقولا ابراهيم ميخائيل ...	»	»	
البكاشى (د) :			
٨٢ كامل حسن البلتاجى ...	١٩٤٧/٦/١٩	٣ أشهر	زيارة منشآت التدريب البحرية بانجلترا وقطع الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط .
البكاشى (ع) :			
٨٣ ابراهيم عبد النبي أبو النصر	»	»	
البكاشى (هـ) :			
٨٤ محمد حسن عامر ...	١٩٤٧/٦/٢٤	»	زيارة الأسطول البريطانى بالبحر الأبيض المتوسط .
٨٥ البكاشى محمود عزت عياد	١٩٤٧/٨/٢٩	١٩٤٧/١٢/٢٩	للتدريب على زيارة سفن وزوارق العمليات المشتركة .

الاسم والرتبة	تاريخ السفر	مدة البعثة أو تاريخ العودة	نوع التخصص
٨٦ الصاغ محمد عبد الفتاح إبراهيم الملازمون الثواني :	١٩٤٧/٨/٢٩	٤ شهور	للتدريب على قيادة كاسحات الألغام .
٨٧ رجب فهمي	١٩٤٧/١٠/٣	٩ شهور	للتخصص في الأسلحة البحرية بالبحرية .
٨٨ صلاح الدين حلمي على حلمي	امتداد بعثة	»	» » » الاشارة » »
٨٩ فؤاد محمد احمد ذكري ...	١٩٤٧/١٠/٣	»	» » » الأسلحة » »
٩٠ عبد المجيد فهمي	١٩٤٧/٩/٢٩	١٩٤٨/١/١٤	» » » الملاحة » »
٩١ جمال الدين حلمي ...	١٩٤٧/٨/٢٩	فبراير ١٩٤٩	
٩٢ فؤاد شفيق حلاية ...	١٩٤٧/٩/٦	»	للتدريب بسفن الأسطول
٩٣ ابراهيم طه نصر	»	١٩٤٨/١/٢٨	البريطاني بالبحر الأبيض المتوسط .
٩٤ حسين كامل الجندى	»	١٩٤٨/١/٢٨	
٩٥ محمد حسني الشعراوي	١٩٤٧/١٠/١٣	فبراير ١٩٤٩	
٩٦ محمد فريد يوسف زاده	١٩٤٧/٩/٦	—	عاد لمرضه في ١٩٤٧/١١/٢٤ .
٩٧ فؤاد حسن أحمد فايد	١٩٤٧/٨/٢٩	فبراير ١٩٤٩	
٩٨ كمال محمد فهمي أبو العينين	١٩٤٧/١٠/١٣	»	للتدريب بسفن الأسطول
٩٩ محب عبد الرحمن فهمي	١٩٤٧/١٠/١٥	»	البريطاني بالبحر الأبيض المتوسط
١٠٠ علي محمود عيسى	١٩٤٧/١٠/١٣	»	وفي المنشآت البحرية بالبحرية .
١٠١ محمد أنيس أنسي	»	»	
١٠٢ عبد الرؤوف فهمي ...	١٩٤٧/١٠/١٥	»	
١٠٣ معتصم هاشم عطية ...	١٩٤٨/١/٢٨	أغسطس ١٩٤٨	للتدريب بسفن الأسطول البريطاني .
١٠٤ عثمان حسن احسان ...	»	»	

بحرية جلالة الملك :

تتألف بحرية جلالة الملك من السفن الآتى بيانها :

اسم السفينة	نوعها	حمولتها بالطن	تاريخ بنائها	قوة آلاتها بالحصان	سرعتها بالميل البحرى
محروسة	يخت بحرى	٤٥٦١	١٨٦٥	٥٥٠٠	١٦
قاصد خير	يخت نيل للوجه القبلى	٦٠٠	١٩٢٧	٥٠٠	٩ $\frac{1}{2}$
نسبر	يخت نيل للوجه البحرى	٣٣٠	١٩٢٧	١٥٠	٧ $\frac{1}{2}$
نصر	سفينة نيلية	٣٣٠	١٩١٧	٤٥٠	٧ $\frac{1}{2}$
حارس	سفينة نيلية	٣٣٠	١٩١٧	٤٥٠	٧ $\frac{1}{2}$

مصلحة الموانئ والمنائر :

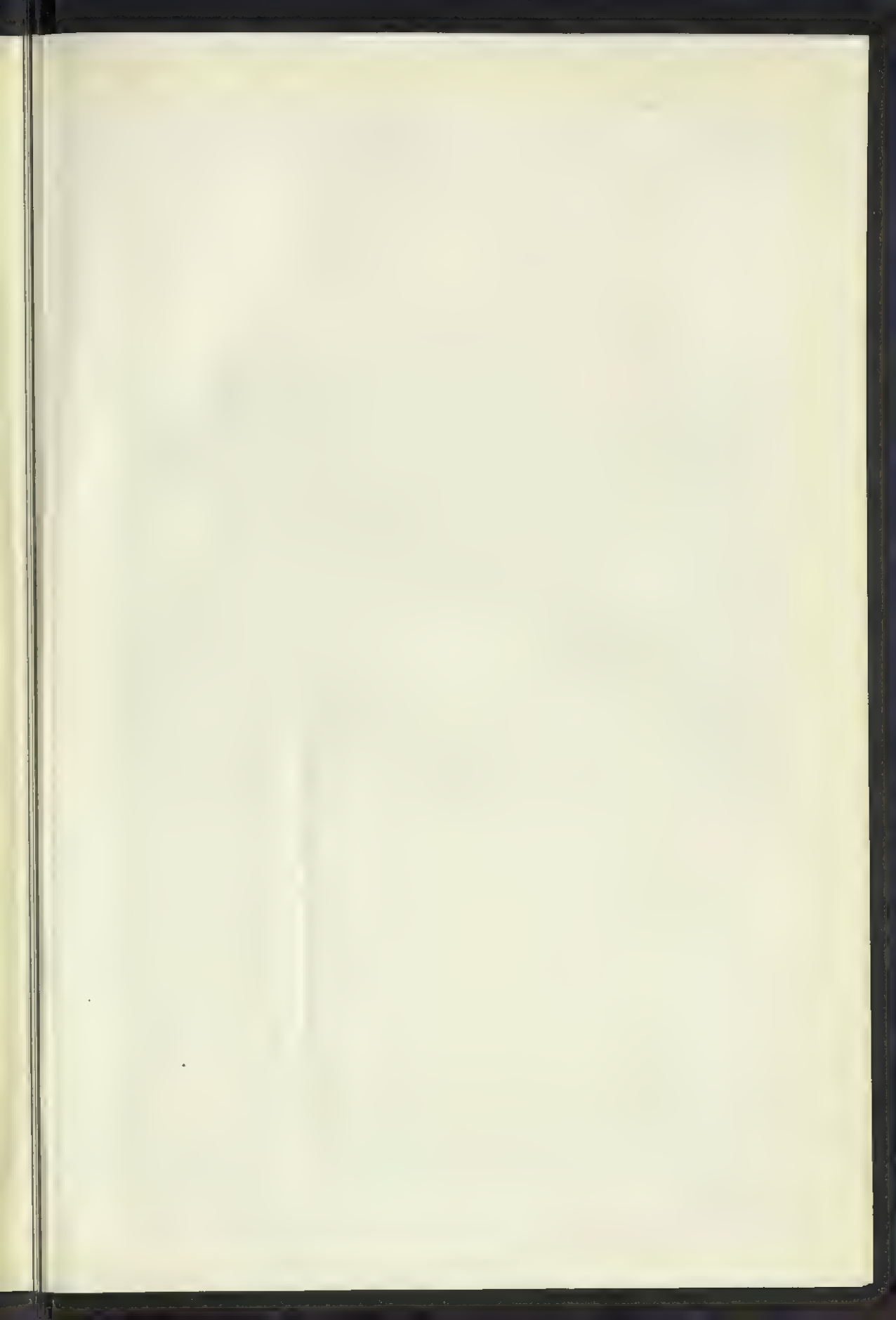
الموانئ : تتبع هذه المصلحة وزارة المواصلات وهى تشرف على الموانئ والمنائر وتقوم بفرض وتحصيل رسوم الرصيف والحمولة والنور من السفن التى تدخل الموانئ المصرية أيا كانت جنسيتها .

ومقر إدارتها العمومية بشفر الأسكندرية ولها إدارة فى السويس ومكتب ببور سعيد . أما الموانئ المصرية الصغيرة الأخرى كمرسى مطروح والسلوم والقصر والطور ففيها مندوبون من قبل المصلحة يقومون بالخدمة البحرية للبواخر .

وتقدر المساحة المائية بميناء الأسكندرية بنحو ١٦٨٠ فداناً يحيطها حاجزان عن أمواج البحر العاصفة ويبلغ مجموع طولها أربعة كيلومترات ، كما يبلغ طول الأرصفة التى يبلغ عمق الماء عندها ٣٠ قدماً نحو ٤٩٠٠ قدم ، والأرصفة التى يتراوح عمق الماء عندها بين ٢٣ و ٢٨ قدماً يبلغ طولها ١٤٥٠٠ قدم ، أما الأرصفة التى يبلغ عمق الماء عندها أقل من ٢٣ قدماً فيبلغ طولها ١٢٥٠٠ قدم ، وتقوم على هذه



٤٢ — يـحـت جـلـالـة المـلـك «محروسة» وأمير البحار محمود حمزة باشا



الأرصفة مخازن وسقائف يبلغ مجموع مسطحتها ٣٤ فداناً، وتوجد ببعض الأرصفة آلات كهربائية رافعة حمولة خمسة أطنان وطين لتفريغ البضائع من البواخر وشحنها فيها .

وبميناء الاسكندرية أوناش عائمة تبلغ حمولة أكبرها ٩٠ طناً وللحكومة حوض جاف للتعمير والإصلاح يبلغ طوله ٥٢٠ قدماً وعرضه ٦٤ قدماً وعمقه ٢٢ قدماً .

ولقد بدأ بالفعل في تنفيذ مشروع توسيع ميناء الاسكندرية الذي يشمل بناء أرصفة جديدة تصلح لرسو أكبر السفن وميناء للبترول وإنشاء محطة بحرية كبيرة في ميناء الاسكندرية أرصد لها بالفعل في الميزانية مبلغ ٧٠٠,٠٠٠ جنيه، ومن تفصيلاتها أن ترسو البواخر أمام أرصفة خاصة في الميناء وأن ينزل ركبها الى المدينة مازين على كوبرى يقام لهذا الغرض بحيث لا يضطرون الى اجتياز المنطقة الجمركية .

وتبذل الجهود الآن للتنسيق بين المحطة البحرية وطريق اسماعيل الذي يراد أنشاؤه بين منطقة الميناء وميدان محمد على بحيث يكون مدخلا نفخا لعاصمة البلاد الثانية .

المنائر : تتبع مصلحة الموانئ والمنائر إحدى وثلاثون منارة لهداية السفن منها تسع عشرة في البحر الأبيض المتوسط وباقيها في البحر الأحمر، ولون نورها إما أبيض أو أحمر أو أخضر أو أبيض وأحمر معا ، ونور بعض هذه المنائر ثابت وبعضها متحرك ، وتراوح مدة الدورة للفنارات ذات النور المتحرك بين ثانية ودقيقة ، ويرى فيها النور عندما يكون الحق صافيا على بعد ٢٠ ميلا كفنار بورسعيد و١٩ ميلا كفنارات رأس التين بالاسكندرية والبرلس ورأس غارب بالبحر الأحمر ورشيد ودمياط ، وبعض هذه الفنارات مبنى على شكل أبراج من الحجر أو أبراج مركبة من قضبان حديدية ، وتراوح ارتفاع هذه الفنارات عن أعلى حدة تصل إليه المياه بين ١٨ قدماً كفنار الطور بالبحر الأحمر و١٦٥ قدماً كفنار شعب سنجنيب

الواقع عند مدخل بور سودان ، كما أن الارتفاع بالقدم عن أعلى حدّ تصل إليه المياه لفنار بور سعيد هو ١٨٥ قدما . وقد بنى بعض هذه الفنارات من عهد بعيد ، ولعل أقدمها فنار رأس التين إذ شيد عام ١٨٤٨ وبتد عام ١٩١٩ ، وأحدث فنار هو فنار ضحرة المتراس الواقع في الجهة الشرقية من مصب النيل عند دمياط فقد بنى عام ١٩٣٤ .

ويوجد بجميع فنارات البحر الأحمر عمال يلاحظونها ماعدا فنارا الطور وجزيرة جوبل فهي غير محروسة ، أما فنارات البحر الأبيض المتوسط فيوجد في بعضها عمال يلاحظونها كفنارات رأس التين ورشيد والبرلس ودمياط وبور سعيد .

وقد زود بعض هذه الفنارات بجرس للضباب يدق كل عشر ثوان كفنار نيو بورت الواقع في طريق السويس وفنار شعب سنجنيد بالبحر الأحمر ففيه آلة ضباب تعطى إشارة صوتية مدتها ثلاث ثوان^(١) .

سفن مصلحة الموانئ والمنائر :

اسم السفينة	نوعها	حولتها بالطن	سرعتها بالعقدة	تاريخ إنشائها
فاروس ^(٢)	قاطرة إنقاذ	٤٥٥	١٢	١٩٢٩
طير الميناء	»	١٩٥	—	—
سفاجا	»	٨٠	١١	١٩٢٤
غردقة	»	٨٠	١١	١٩٢٤
عائدة	سفينة لخدمة المنائر	١٤٢٨	١١	١٩١١
صقر	قاطرة	٢٥٣	١١	١٩٤٣

(١) محمد كامل أمين ملش : "شرح القانون البحري" ص ٤٨٢ .

(٢) منست السفينة "فاروس" لها خارج ميناء الاسكندرية في ٢٩ يونيو ١٩٤٢ فكتفت نفا .

إدارة التفتيش البحرى :

لما صدر القانون رقم ٣٦ سنة ١٩٣٦ بموافقة الحكومة المصرية على المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح الموقع عليها فى لندن بتاريخ ٥ يولييه سنة ١٩٢٩ أبلغت الحكومة المصرية الدول الموقعة على هاتين المعاهدتين أمر انضمامها إليها .

ويتربى على انضمام مصر إلى هاتين المعاهدتين أن تقوم الحكومة بتنفيذ أحكامها وإصدار التشريعات اللازمة لذلك وعلى الأخص فيما يتعلق بفحص مبانى السفن لتنطبق على الأصول الفنية والأوضاع المبينة بالمعاهدتين المذكورتين والملاحق المرفقة بهما . ولما كان هذا العمل الفنى يستدعى إنشاء إدارة خاصة يقوم بأمرها مهندسون ذوو كفاءة فنية فقد أصدر وزير المواصلات قرارا رقم ٢٩ فى ١٢ نوفمبر سنة ١٩٣٩ نص فيه على إنشاء إدارة تلحق بوزارة المواصلات وتسمى " إدارة التفتيش البحرى للسفن " تكون تابعة لمصلحة الموانئ والمنائر وتختص بما يأتى :

(١) إجراء معاينات السفن وفحص مبانيها طبقا لأحكام المعاهدتين المذكورتين وإعطاء رخص الملاحة وشهادات السلامة وشهادات التلغراف اللاسلكى وشهادات خطوط الشحن إذا توفرت الشروط الواردة بالمعاهدتين المذكورتين وكذلك إعطاء تصاريح السفر لسفن الحجاج بعد استيفاء ما تقتضيه القوانين واللوائح بالمعاهدات الخاصة بذلك .

(٢) إعطاء شهادات الإعفاء من بعض أحكام المعاهدتين المذكورتين عند قيام الظروف المبررة لهذا الإعفاء طبقا لأحكام المعاهدتين المذكورتين والقوانين التى تصدرها المحكمة بهذا الصدد .

(٣) إعادة معاينة السفن وفحصها فنيا عندما يراد تجديد رخص الملاحة والشهادات الأخرى الموضحة بالبند الأول .

(٤) القيام بالتفتيش المستمر على السفن الداخلة في الموانئ المصرية والخارجة منها في دائرة الحدود الموضحة بالقوانين والمعاهدات لضمان استمرار السفن على استيفاء شروط الأمن والسلامة المقررة بالمعاهدتين والقوانين واستعمال مالها من الحقوق المقررة إذا وجدت السفن غير مستوفاة بجميع شروط البناء والتفريغ اللاسلكي أو خطوط الشحن أو غير ذلك .

(٥) مقاس السفن لاستخراج حمولتها .

(٦) التصديق على عقود البحارة .

(٧) صرف تذكرة شخصية للملاحين المشتغلين بالسفن .

(٨) كل ما يحال على هذه الإدارة من الأعمال الخاصة بالملاحة البحرية

بمقتضى القانون أو بقرار من وزير المواصلات .

وتشكل إدارة التفتيش البحري من :

(١) مهندس خبير للسفن (Engineer Surveyor) .

(٢) ضابط بحري للسفن (Nautical Surveyor) .

(٣) ملاحظ الإدارة (Superintendent) .

(٤) أربعة ضباط .

(٥) إثنين من الكتبة .

وإلى اليوم الذى يتم فيه تعيين المهندس الخبير والضابط البحري المتقدم ذكرهما يجوز أن يعهد بالأعمال الفنية إلى أحد خبراء شركات الإشراف والتقدير (Sociétés de Classification) المعتمدة من وزير المواصلات .

وقد أصدر وزير المواصلات قرارا باعتماد ثلاث من كبريات الشركات للإشراف على السفن وخص مبانها وتقدير درجاتها وتحديد خطوط الشحن . وهذه الشركات هي : شركة اللويدز (Lloyds Register of Shipping) وشركة

الملاحة البريطانية (British Corporation for Shipping & Aircraft) ومكتب
فيريتاس (Veritas) .

ومصاحبة الموائى والمنائر قائمة منذ صدور القرار الوزارى رقم ٢٩ آنف الذكر
بعمل الإجراءات اللازمة لاستكمال عدد الموظفين اللازمين للقيام بأعمال هذه الإدارة.^(١)

الاتفاق بين مصر وبريطانيا على تقرير حمولة السفن :

نظرا لأن القوانين واللوائح المعمول بها الآن فى بريطانيا العظمى فيما يتعلق
بتقدير حمولة السفن التجارية تتفق فى جوهرها مع القوانين واللوائح المعمول بها
فى مصر فقد عقد اتفاق بين مصر وبريطانيا فى ٣٠ فبراير سنة ١٩٣٩ بمقتضاه
تعهدت السلطات المصرية بقبول حمولة السفن التى تحمل شهادات مسجلة وأوراق
جنسية أخرى أصدرتها سلطات معترف بها فى بعض أجزاء الأملاك البريطانية كما
هى مقدرة بتلك الوثائق وأن تعفى من إعادة تقديرها فى أى ميناء أو مكان فى مصر
على شرط أن تمتنع السفن المصرية مثل هذه المعاملة متى كانت لهذه السفن شهادات
مسجلة أو أوراق جنسية أخرى صادرة من سلطات رسمية فى ٣١ ديسمبر
سنة ١٩٣٥ أو بعد ذلك التاريخ.^(٢)

مصلحة خفر السواحل : إن مركز هذه المصلحة الرئيسى فى الاسكندرية ،
ولها إدارات أخرى هى الإدارة الشرقية ومركزها بور سعيد والإدارة الغربية
ومركزها سيدى جابر، كما لها أيضا مكاتب أقسام سواحل فى الجهات الآتية: المكس
وميناء الاسكندرية (برأس النين) وقسم الاسكندرية (بطابية القضا) وبرنجي
نقطة (بالزل) وأبو قير ورشيد والبرلس وعزبة البرج والمطرية (دقهلية)
وبور سعيد والإسماعيلية وبور توفيق ومصر وقارون (أبو كساه) وأسوان وباطيم.^(٣)

(١) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٨٤ .

(٢) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٨٦ .

(٣) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٨٧ .

ومما هو جدير بالملاحظة أن مصر من أطول بلاد العالم سواحل إذ يبلغ شاطئها على البحر الأبيض المتوسط من العجمى إلى بور فؤاد ١٧٠ ميلا بحريا ، ومن بور فؤاد إلى رفح ١٠٠ ميل ، ويمتد هذا الشاطئ غربا من العجمى إلى السلوم ٢٢٠ ميلا . أما في البحر الأحمر فيمتد الشاطئ من بورسعيد إلى بور توفيق ٩٥ ميلا ومن بور توفيق إلى حدود السودان ٦٠٠ ميل . وهكذا يبلغ طول الشواطئ المصرية ١١٨٥ ميلا بحريا بخلاف التعاريح يضاف إليها شواطئ شبه جزيرة سيناء .

سفن مصلحة خفر السواحل :

تملك هذه المصلحة أربع سفن ونحسة لنشات هالك بيانها :

اسم السفينة	نوعها	الحيز الكامل بالطن	سرعتها بالعقدة	تاريخ بنائها	تسليحها
الأميرة فوزية	ناقلة جنود	٢٦٤٠	١٤	١٩٢٩	مدفعان
السلوم ^(١)	طوافة	١٢٩٠	١٦	١٩١٧	مدفع واحد
الأمير فاروق... ..	طوافة ساحلية	١٤٤١	١٧	١٩٢٧	نحسة مدافع
مباحث	سفينة أبحاث	٦١٨	١١	١٩٣٠	—
درفيل	لذش ساحلى	٢٠	٢٠	١٩٢٥	غرق في أثناء الحرب
نور البحر	»	٢٠	٢٠	١٩٢٥	مدفع ٣٧ ميليمترا
قمر	»	٢٣	١١	—	—
الحوت	»	٢٤	٧	—	—
السريع	»	٢٠	٣٥	١٩٣٦	مدفع ٣٧ ميليمترا

(١) غرقت الطوافة « السلوم » في أثناء الحرب العالمية الأخيرة في أول فبراير سنة ١٩٤١ على أثر

استهدافها لهجوم الطائرات الألمانية التي ألقت عليها وابل قنابلها على مقربة من سيدى برانى .

الملاحة التجارية :

(١) شركة مصر للملاحة البحرية :

اتسع نشاط هذه الشركة أخيرا على الرغم مما أصاب بواخرها من خسائر في أثناء الحرب العالمية الأخيرة ، إذ أغرقت الباخرة " زمزم " بفعل إحدى الغواصات الألمانية في عرض المحيط الاطلنطي في ١٧ أبريل سنة ١٩٤١ وهي في طريق عودتها من نيويورك إلى الاسكندرية ، وأحرقت الباخرة " كوثر " أمام شاطئ دمياط بفعل إحدى الطائرات المعادية في شهر أبريل سنة ١٩٤٢ ، وأحرقت الباخرة " روض الفرج " وهي راسية بميناء بومباي بالهند في شهر أبريل سنة ١٩٤٤ ، وغرقت الباخرة " مصر " أمام البردية الواقعة على ساحل لوبيا في شهر مايو سنة ١٩٤٤ ، كما باعت الشركة بعض بواخرها إلى " شركة الاسكندرية للملاحة " منها : " الفسطاط " و " بور سودان " في ديسمبر سنة ١٩٣٩ و " النيل " في ٣٠ أغسطس سنة ١٩٤١ .

غير أن الشركة اشترت من الحكومة الأمريكية باحرتين في ٢٧ نوفمبر سنة ١٩٤٦ إحداهما : " مصر " حولتها الصافية ٥٠٥٠ طنا ، وتعمل في نقل الحجاج وتتسع لـ ١٤١٠ حجاج وتعمل بعد موسم الحج في نقل الركاب والبضائع بين الموانئ المصرية وغيرها من الموانئ الأجنبية ، والأخرى " السودان " حولتها الصافية ٥٠٢٠ طنا وتعمل في نقل الحجاج وفي نقل الركاب والبضائع بين موانئ البحر الأبيض المتوسط وأستراليا .

وكذلك وصّت الشركة على باخرة ثالثة سميت " بور سعيد " ستكون حملتها الكلية ٦,٤٠٠ وينتظر الانتهاء من إنشائها في نهاية هذا العام .

ورغبة في تنشيط الملاحة التجارية ونظرا لوحدة الهدف الذي ترمي إليه كل من شركة مصر للملاحة البحرية وشركة الاسكندرية للملاحة تم الاتفاق بين الشركتين بتبادل خمسين في المائة من أسهم كل منهما ابتداء من أول يناير سنة ١٩٤٧ .

(ب) شركة الاسكندرية للملاحة :

خسرت هذه الشركة في أثناء الحرب العالمية الأخيرة باخرتين هما "نجمة السويس" التي غرقت بفعل الأعداء في سنة ١٩٤٢ في عرض المحيط الأطلسي عند عودتها من أمريكا ، و "نجمة الأقصر" التي اشترتها من شركة مصر للملاحة البحرية (وكان إسمها "الفسطاط") وغرقت بفعل الأعداء أمام ساحل الأرجنتين في سنة ١٩٤١ ، كما جنحت الباخرة "نجمة القاهرة" في شهر سبتمبر سنة ١٩٤٦ على شاطئ الأرجنتين بجوار نيكوتشيا واعتبرت مفقودة نهائيا ، وجنحت الباخرة "نجمة المكس" التي اشترتها من شركة مصر للملاحة البحرية (وكان إسمها "بور سودان") في سنة ١٩٤٧ عند مدخل الخليج الفارسي بالقرب من بلدة رأس الحد واعتبرت مفقودة نهائيا .

غير أن الشركة اشترت في سنة ١٩٣٦ الباخرة "نجمة الاسكندرية ٣" وحمولتها الكلية ٤٣٠١ طن والصفاية ٢٦٦٨ طنا وتحمل ١٢ راكبا و ٧٦٢٨ طنا من البضائع ، واشترت الباخرة "النيل" من شركة مصر للملاحة البحرية في سنة ١٩٤١ وأجرت الى وزارة الشحن البريطانية خلال الحرب الماضية وتحولت إلى مستشفى حربي ثم بيعت إليها في سنة ١٩٤٦ ، واشترت الباخرة "نجمة الرمل" وباعتها في سنة ١٩٤٠ إلى وزارة الشحن البريطانية ، واشترت الباخرة "نجمة القاهرة ٣" في يناير سنة ١٩٤٧ وحمولتها الكلية ٤٦٦٥ طنا والصفاية ٢٨٧٥ طنا ، واستأجرت الباخرة "نجمة النيل" وحمولتها الكلية ٥٠٣٣ طنا والصفاية ٢٩٤٣ طنا من وزارة الشحن البريطانية بعقد ينتهى في سنة ١٩٤٩ .

وفضلا عن ذلك فإن الشركة جارية الآن في بناء ثلاث بواخر من أحدث طراز حمولة كل منها حوالى ٦,٤٠٠ طن وتسع ٤٠ راكبا وتبنى إحداها بانجلترا وقد سميت "نجمة أسوان" والآخرين بايطاليا وسميتا "نجمة الأقصر" و "نجمة السويس" . ويتظر أن يتسلمها الشركة في خلال هذا العام .

(>) شركة بواخر البوستة الخديوية :

في ٢١ يناير سنة ١٩٣٧ صدر مرسوم ملكي بتأسيس شركة خطوط البريد الفرعونية لتحل محل شركة البوستة الخديوية برأس مال قدره ١٠٠,٠٠٠ جنيه ممثلة في عشرة آلاف سهم قيمة كل منها عشرة جنيهات ، ومركزها القاهرة والغرض منها طبقا للمادة الثانية من عقد تأسيسها القيام سواء لحسابها أو لحساب الغير في القطر المصري وفي الخارج بجميع عمليات الملاحة والنقل البحري ، وعلى وجه الخصوص شراء البواخر والسفن والأدوات العائمة وأدوات النقل البحري وبيعها واستغلالها وبنائها وتصليحها وتأجير البواخر والسفن والأدوات العائمة وأدوات النقل البحري واستئجارها وتأجيرها وتجهيزها . وقد حددت مدة الشركة بخمسين سنة . وتقرر فيها أن تكون أسهم " حرف أ " وعددها ٧,٥٠٠ ملكا لمصريين ، أما الأسهم " حرف ب " وعددها ٥,٢٠٠ فيجوز أن يملكها مصريون وأجانب على السواء ، واشترط أن يكون ثلاثة أرباع أعضاء مجلس الإدارة على الأقل مصري الجنسية كما اشترط أيضا أن تحتفظ الشركة بين مستخدميها الثابتين الذين يتناولون مرتبهم شهريا طبقا للنص قرار مجلس الوزراء الصادر بتاريخ ٢١ مايو سنة ١٩٣٢ ما يعادل ٥٠٪ منهم من المصريين وأن تحتفظ ما يعادل ٩٠٪ من المصريين بين عمالها الذين تدفع أجورهم باليومية .

وبعد أن آل أمر شركة البوستة الخديوية إلى شركة البريد الفرعونية عملت الشركة الجديدة على توسيع الحوض الجاف في السويس حتى صارت تؤمه ٨٠٪ من البواخر التي تحتاز قناة السويس للترميم والإصلاح وأدخلت على الورش الإصلاحات التي يتطلبها الرقي العصري وجهزت بالأدوات والمعدات والمنزلقانات الكهربائية من أحدث طراز حتى أصبحت تضارع الآن أمثالها في أوروبا وصار في مقدورها أن تبني السفن . وبذا بدأت صناعة جديدة ترتب عليها أن فتح باب عمل أمام الشباب المصري . وقد جددت الشركة السفن وزادت خطوط الملاحة وكان لها قبل نشوب الحرب العالمية الأخيرة من السفن اثنتا عشرة باخرة أهمها ما يأتي :

(١) الباخرتان " محمد علي الكبير " و " الخديو اسماعيل ^(١) " وكانتا باخرتين شقيقتين حولة كل منهما ١٢,٠٠٠ طن وسرعة كل واحدة منهما ١٧ عقدة، وكانتا تسيران بالزيت ومزودتين بجميع وسائل الراحة الحديثة والتسليّة الممكنة للمسافرين، وكانتا تعملان بانتظام بين الاسكندرية ومرسيليا وتمّزان بمالطة ونابلي وجنوه .

(٢) الباخرة « فؤادية » وتعمل بانتظام بين مصر وقبرس .

(٣) البواخر " زمالك " و " زعفران " و " أبو قير " وتعمل بانتظام بين مصر ومرسين بالأناضول مارة بموانئ فلسطين ولبنان وتركيا .

(٤) الباخرتان " طائف " و " تالودي " وتعملان بانتظام بين مصر وموانئ البلاد العربية والسودان .

ولبواخر هذه الشركة نشاط كبير في مينائى السويس والاسكندرية تبدو أهميته في رسوم الموانئ التى تدفعها الشركة للحكومة إذ تبلغ أكثر من ٣٠,٠٠٠ جنيه في العام ، ويعمل في الشركة الآن حوالى أربعة آلاف من المصريين وعلى أيديهم تمت أعمال الشركة الهامة في السنوات الأخيرة ، وترحب الشركة بخريجي المدارس الصناعية والهندسية للتوظيف بها ولتتمّون فيها وتدرّب في بواخرها تلاميذ مصريين على أعمال الملاحة وهندستها وتتخذ منهم ذخيرة للمستقبل ^(٢) .

وعلى أثر انتهاء الحرب العالمية الأخيرة عادت « شركة البريد الفرعونية » الى اسمها القديم وتسمت باسم « شركة بواخر البوستان الخديوية » وابتاعت بواخر جديدة أهمها :

(١) الباخرة « الملك فؤاد » التى افتتح خط سيرها بين مصر وأوروبا في يوم ١٥ يناير سنة ١٩٤٨ ، وقد أعدت هذه الباخرة لنقل المسافرين ما بين الاسكندرية ومرسيليا عن طريق جنوه ، وهى تقطع هذه المسافة في ثلاثة أيام .

(١) أعلن رسميا في لندن في ١١ أغسطس ١٩٤٠ نبأ إغراق الباخرة " محمد علي الكبير " بطوربيد ألماني كما غرقت أيضا الباخرة " الخديو اسماعيل " في أثناء الحرب الأخيرة .

(٢) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحري " ص ٤٤٠ .

(٢) البانحة « الخديو إسماعيل » وهى من طراز البواخر الأمريكية المعروفة باسم « فكتورى » ولكنها جددت وأطلق عليها هذا الاسم تذكرا للبانحة التى كانت تحمل هذا الاسم وغرقت فى أثناء الحرب العالمية الأخيرة ، وقد أعدت هذه البانحة للسفر مرة فى كل شهر بين الاسكندرية والولايات المتحدة الأمريكية ، وقد افتتح هذا الخط الملاحي فى منتصف شهر مارس سنة ١٩٤٨ .

(٣) البانحة « محمد على الكبير » وهى كسابقتها معدة للسير بين مصر وأمريكا مارة فى الذهاب بمرسيليا ثم الى نيويورك مباشرة وفى الاياب بمرسيليا وجنوه واستامبول ثم الاسكندرية . وحمولة هذه البانحة كسابقتها عشرون ألف طن وتحمل من البضائع عشرة آلاف طن وتتسع لمائتى راكب ، وفيها أحدث معدات الراحة والترفيه من صالونات عديدة نفحة الأثاث وغرف للتدخين وحوض للسباحة وأماكن للألعاب الرياضية وصلات للعرض والسهرات وغير ذلك .

وسيكون من أثر هذا الخط الملاحي الجديد إنماء التبادل التجارى بين مصر وأمريكا وغيرهما من البلاد، فضلا عما يعود على مصر من الفائدة بالاستغناء عن العملة الصعبة أو النادرة فى رحلات الذهاب وبالوصول لها على مقادير مطردة من هذه العملة — ولا سيما الدولارات — فى رحلات الاياب .

(د) الشركة البحرية المصرية :

فى ٥ مايو سنة ١٩٤٦ صدر مرسوم ملكى بتأسيس هذه الشركة المصرية الجديدة للملاحة وأعمال التجارة البحرية، ومركزها الرئيسى ومحلها القانونى بالقاهرة على أن تكون الإسكندرية ميناء مركزيا لسفن الشركة التى ترفع العلم المصرى . ولا تزال هذه الشركة فى دور التكوين ولم تنهيا لسفنها السير فى البحار بعد .

إعانة الحكومة المصرية لشركات الملاحة البحرية :

أصبحت البواخر المصرية لا تقل عن البواخر الأجنبية في نفقاتها وتوافر أسباب الراحة والأمن والسلامة فيها ، وحسبها فخرا أن تفضل حضرة صاحب الجلالة الملك فاروق الأول فاختر الباخرة "النيل" التابعة لشركة مصر للملاحة ليعود عليها في شهر يولييه سنة ١٩٣٧ من أوروبا الى مصر ومعه حضرة صاحبة الجلالة الملكة نازلى وحضرات صاحبات السمو الملكى الأميرات شقيقات جلالتها ، كما أن جلالة الملكة نازلى وصاحبات السمو الملكى الأميرات عدن على الباخرة "محمد على الكبير" إحدى بواخر "شركة خطوط البريد الفرعونية" من أوروبا الى مصر في أوائل عام ١٩٣٩ مما زاد الثقة بالباواخر المصرية وأوجب العمل على حماية هذه الشركات المصرية التى يرفف العلم المصرى على بواخرها وذلك بالتشجيع بجميع مظاهره من جانب الحكومة المصرية ، ففي سنة ١٩٣٢ دعت ظروف كساد أعمال النقل البحرى وخفض تعريفته وعنيف المزاومة وارتفاع نفقات إدارة بواخر المسافرين التى تعتبر فى عرف كل البلاد وسيلة من وسائل الاعتزاز القومى والدعاية الوطنية واضطرار الشركات الى إرضاء رغبات الجمهور مهما كلفتها من تضحية الى اعتماد تلك الشركات على معاونة حكوماتها وعلى ما تبذله لها من شتى المساعدات والإعانات المالية الكبيرة . فالشركات الفرنسية كالمساجيرى ماريتيم والترانساتلانيك والشركات الإيطالية كاللويدي تريستينو والأدرياتيكا والشركات الألمانية كالنورد دويتشلويد وأفريقيا الشرقية الألمانية وغيرها من شركات البواخر الأجنبية كانت تفوز بإعانات من حكوماتها لتستطيع مواصلة أعمالها . وهذا ما حدا بالحكومة المصرية أن تلبى نداء الشركات المصرية فنقررت لها إعانات مالية تستطيع معها أن تدير أمرها وتسير فى عملها بانتظام . وذلك على أساس كل رحلة تقوم بها السفينة ذهابا وإيابا ، وقد فازت بهذه الإعانات شركة مصر للملاحة البحرية ، وشركة اسكندرية للملاحة البحرية ، غير أنه أوقف العمل بنظام الإعانات فى عام ١٩٤٢ .

السفن المصرية الأخرى :

لأن شركة مصر للملاحة البحرية وشركة بواخر البوستة الخديوية وشركة الاسكندرية للملاحة هي أكبر الشركات المصرية التي تملك سفنا مصرية ترفع العلم المصرى فى البحار ، غير أنه توجد بجانب هذه الشركات شركات أخرى منها : " الشركة البحرية المصرية " التي أسست عام ١٩٤٦ ولها بواخر تقوم بنقل البضائع بين مصر وغيرها من البلاد ، كما أنه يوجد كثيرون من المصريين أو من نزلاء مصر الأجانب يملكون سفنا بخارية وشراعية تقوم بنقل البضائع والحاصلات المختلفة بين الثغور المصرية وفلسطين وسوريا والأناضول وتركيا واليونان وإيطاليا وثغور البحر الأسود ، وكذلك توجد سفن وبواخر صغيرة تعمل فى النيل وفى ترعه يملكها مصريون يعملون فى البحار أو فى النيل سعيا وراء معاشهم وقد ورثوا هذه الصناعة عن آبائهم وأجدادهم فأتقنوها ^(١) .

العناية بتدريس القانون البحرى وتعديل أحكامه :

بمناسبة انتهاء أجل المحاكم المختلطة فى ١٥ أكتوبر سنة ١٩٤٩ وإحالة جميع القضايا التي تتعلق بالشؤون البحرية الى المحاكم الوطنية رأت كلية الحقوق بجامعة فاروق الأول بالاسكندرية أن تعنى عناية خاصة بتدريس مادة القانون البحرى على اعتبار أن الاسكندرية هي موطن الملاحة فى المملكة المصرية وبالتالي موطن تطبيق القانون البحرى أمام القضاء .

وكذلك تعنى لجنة حكومية بتعديل القانون البحرى حتى تتفق نصوصه مع تطوّر الملاحة فى السنوات الأخيرة ، إذ أنه على الرغم من هذا التطوّر فإن القانون البحرى المصرى الذى اقتبست أحكامه من القانون البحرى الفرنسى الصادر فى سنة ١٨٠٧ بقى على حالته دون أن يواجه التطوّرات المختلفة سواء من ناحية

(١) محمد كامل أمين ملش : " شرح القانون البحرى " ص ٤٤٨ .

وسائل التجارة نفسها والمعلومات التي استخدمت فيها أو من ناحية اشتراطات البحرية التجارية نفسها وما طرأ عليها من تحسينات تستدعى مواجهتها بتشريعات جديدة ، إذ أن القانون الحالي لا ينظم سوى العلاقات الخاصة وليس هناك أى تشريع بحرى إدارى يكمله .

وقد انتهت هذه اللجنة بالفعل من وضع شروط سلامة السفن والأرواح في البحار وصدر بها قانون أقره البرلمان . وكذلك صدر قانون آخر بالشروط الخاصة بخطوط الشحن وتقدير ما تتسع له السفن . وقررت اللجنة من بحث موضوع المحافظة على النظام على ظهر السفن وتحديد الشروط والمؤهلات اللازمة لاستخدام الرابنة والضباط والمهندسين والبحارة . كما وضعت مشروع قانون بتنظيم الملاحة في الموانئ من حيث الارشاد والقطر . وتبحث اللجنة حالياً مسألة دخول السفن الى الموانئ مهما كان العلم الذى ترفعه وفقاً لأحكام معاهدة جنيف المعقودة في سنة ١٩٢١ والتي نصت على أنه لا يجوز منح تسهيلات لسفينة تبعاً للعلم الذى ترفعه ولا وضع قيود لمثل هذا السبب أى أنه يجب احترام مبدأ المساواة بين الأعلام ، كما سوف تبحث اللجنة قرارات المؤتمر البحري للأمم المتحدة الذى اشتركت فيه مصر وانهقد في جنيف من ١٩ فبراير الى ٦ مارس ١٩٤٨ .

المتاعب التي تعانيها شركات الملاحة المصرية :

كانت تعاني السفن المصرية المعدّة لنقل المسافرين كثيراً من العراقيل والصعوبات في الموانئ الأجنبية وكان السبب فيما تلقاه من العنت والعناء راجعاً الى عدم اشتراك الحكومة المصرية في المعاهدات الدولية البحرية . ولما شكت الشركات المصرية الى ولاية الأمور ما لقيته من سوء المعاملة بادرت الحكومة بناء على رأى لجنة الملاحة البحرية فوافقت بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٣٦ على معاهدة سلامة الأرواح الموقع عليها في لندن بتاريخ ٣١ مايو سنة ١٩٢٩ ووافقت على معاهدة خطوط الشحن الموقع عليها في لندن بتاريخ ٥ يولييه سنة ١٩٣٠ كما أقرت

مشروع قانون سلامة السفن . وقد ترتب على انضمام مصر الى هذه المعاهدات أن خفت وطأة ما كانت تلاقيه البواخر المصرية من عنت ومتاعب في الموانئ الأجنبية^(١) .

المدرسة البحرية التجارية :

لما تضمن قانون رفع العلم المصرى على السفن المصرية أن يكون طاقم السفينة مصرى الجنسية بنسبة معينة ولوحظ ازدياد نشاط شركات الملاحة المصرية بعد الحرب الأخيرة ونمو عدد بواخرها واقتضى هذا وجود ضباط بحريين فقد صدر قانون بامتحان الضباط والربابنة والمهندسين الذين يعملون في السفن المصرية واشترط فيهم أن يقضوا مدة في التدريب على ظهر السفن ، لذلك اقتضى الأمر إنشاء المدرسة البحرية التجارية^(٢) ليتخرج منها الطلبة بعد مضي سنتين ويستكملوا تدريبهم على البواخر تمهيدا لدخولهم الامتحان ، وسوف ينشأ في تلك المدرسة قسم جديد يتولى تدريب المهندسين وإعدادهم للقيام بأعمال المهندسين الأجانب في البحرية التجارية^(٣) .

وقد قبلت المدرسة البحرية التجارية في شهر مارس سنة ١٩٤٥ نحو ثلاثين طالبا في السنة الأولى ومثلهم في السنة التالية وعين البكاشى محمد محمود ناشد قائدا لها .

ولما تبين مقدرة المهندسين والعمال المصريين على إنشاء السفن بمصر قررت الحكومة إنشاء سفينتين قاطرتين في ورش مصلحة الموانئ والمنائر ، وقد تم بالفعل إنشاء واحدة أطلق عليها اسم « وادى النيل » واحتفل بإيرازها إلى البحر في الاسكندرية في يوم ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٤٧ ، وقد أعدت هذه السفينة لخدمة

(١) محمد كامل أمين ملش : « شرح القانون البحرى » ص ٤٤٩ .

(٢) التي اتخذت لها مركزا مقر مدرسة خفر السواحل القديمة التي أغلقت أبوابها وسلبت سفينتها « الأمير عبد المنعم » و « قنص » الى مصلحة الموانئ والمنائر .

(٣) سينفذ هذا القسم الهندسى مقره المبنى الذى كانت تشغله المدرسة البحرية التجارية .

الملاحة فى المياه المصرية فى أعمال قطر السفن الكبيرة وإنقاذها وغير ذلك مما لاغنى عنه للملاحة التجارية ، ويبلغ طول هذه القاطرة ١٢٠ قدما وعرضها ٢٧ قدما وعمقها تحت الماء ١١ قدما ، وهى مجهزة بأحدث الآلات التى تبلغ مجموع قوتها نحو ١,٠٠٠ حصان ، ولها محركان ورفاصان لتسهيل المناورة . وقد تم إنشاؤها فى ٢٠ شهرا وبلغت تكاليفها ٧٠,٠٠٠ جنيه تقريبا .

ومن المشروعات التى أحيلت الى لجنة الاقتراحات بمجلس الشيوخ مشروع قانون يرمى الى إنشاء أسطول تجارى مصرى عن طريق تكوين شركة مصرى تساهم الحكومة المصرية فى رأس المال بنسبة ٥١ ٪ . ويشترك أفراد الشعب المصرى بالباقى على أن تضمن الحكومة حدا أدنى لأرباح الأسهم بمعدل ٥ ٪ ، مما يدل على مدى تقدم الوعى القومى البحرى بين ممثلى الأمة .

هذا وإذا لاحظنا أن مجموع الصادرات والواردات المصرية يبلغ حوالى ٨٠,٠٠٠,٠٠٠ من الجنيهات سنويا وأن مجموع أجور هذه البضائع يبلغ خمس ذلك أى حوالى ١٦,٠٠٠,٠٠٠ من الجنيهات أدركنا أن تشجيع شركات الملاحة المصرية المبلغ كفىل بازدياد عدد البواخر التى ترفع العلم المصرى وبالإكثار من رجال البحر المصريين حتى يتها بمصر فى خلال سنوات قلائل أسطول تجارى يلىق بمكانة بلاد ناهضة ويؤدى الى اتساع نطاق الصناعات البحرية المحلية وازدهار الاقتصاد القومى الذى تعد الملاحة من أهم دعائمه .

وقد طلبت بعض شركات الملاحة المصرية الى وزارة المواصلات أن تعمل على حماية هذه الملاحة من المنافسة الأجنبية فتخصص على الأقل جانبا من الصادرات والواردات المصرية لشحنها على السفن التى تحمل العلم المصرى .

على أن البعض لا يرى مساهمة الحكومة فى تكوين شركة للملاحة ، بحجة أن الحكومة لا ينبغى لها أن تزاخم الأفراد فى مثل هذه الأعمال ، لأن شركات الملاحة

مهمتها ووسائل عملها تجارية ولا يجوز للحكومات أن تزاوّل التجارة وإذا جاز لها ذلك فإنها لا تحسن القيام بالأعمال التجارية .

ولئن سمعنا في السنوات الأخيرة بفكرة « التأميم » الذى حدث فى غير دولة — وخاصة فى بريطانيا — إذ عمدت الحكومة هناك الى تأميم كثير من المنشآت كالمناجم والسكك الحديدية والمصارف وغير ذلك فإننا لم نسمع قط بتأميم شركات الملاحة لأن طبيعة عملها لا يسمح بذلك . وفى مصر الآن أربع شركات كبيرة للملاحة هى : « شركة مصر للملاحة البحرية » و « شركة الاسكندرية للملاحة » و « شركة بواخر البوسنة الخديوية » و « الشركة البحرية المصرية » وهى حسب البلاد اذا لقيت التشجيع اللازم والمعاونة الكافية وسارت الحكومات المتعاقبة على سياسة قومية ثابتة^(١) .

كلمة ختامية :

هذه هى البحرية المصرية ، الحربية والتجارية ، بين الأمس البعيد واليوم القريب ، تتلأأ صفحاتها النواصع من أقصى الأزمنة الغابرة ، وتلمع مناقبها وآثارها ، طيلة سبعة قرون من الزمان .

وهؤلاء هم رجال البحر المصريون ، المعروفون منهم والمجهولون ، الذين سجلوا تاريخ مصر البحرى الحافل بجلائل الأعمال ، على صفحات مياه البحار ، فواصلوا حلقاته على مر الدهور ، دون ما انقطاع أو اجترأ ، لم تقلّ الأيام الغاضية ولا الكوارث الماضية هم أولئك الأبطال الصناديد ، ولم تنبسط الشدائد من عزائمهم أو تحذ الأهل من نشاطهم ، كل ذلك فى سبيل النهضة البحرية التى أقاموا صرحها الشاخ ، لبنة لبنة ، حتى تسامت نحو العلا والمجد .

(١) احمد عبود باشا : « مساهمة الحكومة فى شركة للملاحة » مقال منشور بمجلة « أخبار اليوم »

وهذا هو علم مصر البحري يعود فيرفرف في زهو واعتزاز على صواري السفن المصرية ، الحربية والتجارية ، يحمل في طياته رسالة مصر الى الأقطار القاصية والدانية ، ويعلن على رؤوس الأشهاد أن وادي النيل ، الذي شاءت له الأقدار أن يهيمن موقعه الفريد على الطرق البحرية الرئيسية ، قد عزم أبناؤه عزما قويا على السير حثيثا بشؤون البحر بما هو خليق بماضي بلادهم التليد ، وبما هي جديرة به من الرعاية السامية التي خص بها البحرية المصرية ملك البلاد المعظم باعث نهضتها الحديثة ”فاروق الأول“ .

قوة مصر البحرية في عصر الفاروق

في صيف سنة ١٩٤٧

العدد	الاسم	النوع	تاريخ الصنع	محل الصنع	تاريخ الانضمام الى السلاح البحرى	الحيز الكامل بالطن	المسيرة بالعقدة	المصلحة التابعة لها
١	عكا	سفينة العمليات المشتركة	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١٨	٤٠٨٠	١١,٦	السلاح البحرى الملكى
٢	—	كاسحة ألغام متوسطة	١٩٤٣	»	١٩٤٧/٥/١٥	٢٤٥	١٤ $\frac{1}{4}$	»
٣	—	»	»	»	»	»	»	»
٤	—	»	»	»	»	»	»	»
٥	—	»	»	»	»	»	»	»
٦	—	»	»	»	»	»	»	»
٧	—	»	»	»	١٩٤٧/١٠/٢٣	»	»	»
٨	—	»	»	»	»	»	»	»
٩	—	»	»	»	»	»	»	»
١٠	حمزة	لش ساحل	١٩٤٢	انجلترا	١٩٤٧/٢/١٠	٩٠	١٤	»
١١	أنيس	زورق لانتشال الطيارين والغرقى	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١١	٤٦	٣٥	»
١٢	حجاج	»	»	»	»	»	»	»
١٣	نورس	لش قاطره للبناء	»	»	١٩٤٦/١١/١٨	٩٥	١٠	»
١٤	زن ث ١	زورق للتقليات الثقيلة	»	»	»	٥٠	١١	»
١٥	زن ث ٢	»	»	»	»	»	»	»
١٦	زن ث ٣	»	»	»	»	»	»	»

(تابع) قوة مصر البحرية في عصر الفاروق

في صيف سنة ١٩٤٧

العدد	الاسم	النوع	تاريخ الصنع	محل الصنع	تاريخ الانضمام الى السلاح البحرى	الحيز الكامل بالطن	السرعة بالعقدة	المصلحة التابعة لها
١٧	زن ث ٤	زورق للتقليبات الثقيلة	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١٨	٥٠	١١	السلاح البحرى الملكى
١٨	زن ث ٥	»	»	»	»	»	»	»
١٩	زن ث ٦	»	»	»	»	»	»	»
٢٠	زن ث ٧	»	»	»	»	»	»	»
٢١	زن ث ٨	»	»	»	»	»	»	»
٢٢	زن ث ٩	»	»	»	»	»	»	»
٢٣	زن ث ١٠	»	»	»	»	»	»	»
٢٤	زن ث ١١	»	»	»	»	»	»	»
٢٥	زن ث ١٢	»	»	»	»	»	»	»
٢٦	زن ث ١٣	»	»	»	»	»	»	»
٢٧	زن ث ١٤	»	»	»	»	»	»	»
٢٨	زن ث ١٥	»	»	»	»	»	»	»
٢٩	زن ث ١٦	»	»	»	»	»	»	»
٣٠	زن ث ١٧	»	»	»	»	»	»	»
٣١	زن ث ١٨	»	»	»	»	»	»	»
٣٢	زن ث ١٩	»	»	»	»	»	»	»
٣٣	زن ث ٢٠	»	»	»	»	»	»	»

(تابع) قوة مصر البحرية في عصر الفاروق

في صيف سنة ١٩٤٧

العدد	الاسم	النوع	تاريخ الصنع	محل الصنع	تاريخ الانضمام الى السلاح البحرى	الحيز الكامل بالطن	السرعة بالعقدة	المصلحة التابعة لها
٣٤	زن خ ١	زورق نقلبات خفيفة	١٩٤٣	أمريكا	١٩٤٦/١١/١٨	١٢	٩	السلاح البحرى الملكى
٣٥	زن خ ٢	»	»	»	»	»	»	»
٣٦	زن ج ١	زورق لانزال الجند	»	»	»	٨	١١	»
٣٧	زن ج ٢	»	»	»	»	»	»	»
٣٨	زن ج ٣	»	»	»	»	»	»	»
٣٩	الأمير فاروق	طوافة ساحلية	١٩٢٦	انجلترا	—	١٤٤١	١٧	خفر السواحل
٤٠	الأميرة فوزية	ناقلة جنود	١٩٢٩	»	—	٢٦٤٠	١٤	»
٤١	مباحث	سفينة أبحاث	١٩٣٠	»	—	٦١٨	١٠	»
٤٢	عائدة	سفينة مناثر	١٩١١	فرنسا	—	١٤٢٨	٩	الموانئ والمناثر

البواخر التجارية المصرية في عصر الفاروق

العدد	الاسم	الحمولة بالطن		تاريخ الانشاء	ميناء التسجيل	اسم المالك
		أهلية	دولية			
١	CW طاشيوز	٤٣	٥٩	١٨٩٧	اسكندرية	طائفة مرشدى البوغاز
٢	CX الطائف	٥٣	٨٤	١٩٠٥	»	»
٣	CY نجد	٤٧	٥٨	١٨٩٧	»	»
٤	DA شدوان	٢٦٤	٣٠٠	١٩٠٣	»	١. نانليان وشركاه
٥	DE مدحت	٢٩	٣٤	١٩٣١	»	شركة مصر لمصايد الأسماك
٦	DI بهنس	٢٩	٣٤	١٩٣١	»	»
٧	BQ النيل	٤٧١٩	٥٠٥٣	١٩١٦	»	شركة الاسكندرية للملاحة
٨	BD نجمة مصر	٢٧٣١	٣٥٤٩	١٩٢١	»	»
٩	BL زكريا	١١	٣٦	١٩٣٣	»	الحاج سيد سيد حراز
١٠	BW ممفيس	١٢٤٦	١٥٠١	١٩٢٠	»	ألبرت خلاط
١١	CT نجمة الاسكندرية	٢٧٢٢	٣٨٩٧	١٩٢٨	»	شركة الاسكندرية للملاحة
١٢	DL طايف	٧٧٠	١٣٣٥	١٩٢٨	»	شركة بواخر البوستة الخديوية
١٣	BH تالودى	٧٨٤	١٣٤٧	١٩٢٨	»	»
١٤	DM زمالك	٩٢٩	١٤٣٥	١٩٢١	»	»
١٥	DO سودانى	٢٧٩	٣٦٩	١٩١٩	»	مصطفى حسنين أبو العلا
١٦	BX الفتح	١٤١	١٧٦	١٩١٨	»	ليون. ألبرت جلويرج
١٧	CG حيفا	١٧	٢٣	١٩٣١	»	شركة بواخر البوستة الخديوية
١٨	CQ سمير	٢٢٥٧	٢٩٩٧	١٩٠٩	»	فكتور أنطوان باسيلي
١٩	DV سقارة	١٦٣٨	—	١٩٠٧	»	شركة بواخر البوستة الخديوية

(تابع) البواخر التجارية المصرية في عصر الفاروق

العدد	الاسم	المحمولة بالطن		تاريخ الانشاء	ميناء التسجيل	اسم المالك
		أهلية	دولية			
٢٠	DZ رمسيس	١٣٧	١٦٨	١٩١٩	اسكندرية	ايمانويل جورج باباديمتريو
٢١	BE بورفؤاد	٤٤٨	٥٨٦	١٩٠٦	»	مصطفى محمود علام
٢٢	DX عصمت	٨٤	١٠٨	١٩٠٤	»	أحمد محمد نصر
٢٣	BN ماري	١١١	١٣٣	١٨٨٢	»	نيقولا كريكو
٢٤	BS مونايزا	٢٤٥	٢٨٥	١٩٤٤	»	جلال حسين بك
٢٥	BY نجمه النيل	٢٩٤٣	—	١٩٣٥	»	مؤجرة لشركة الاسكندرية للملاحة
٢٦	CA ديمتريوس	١٠٠	١٢٢	١٨٩٦	»	جورج فاميليداس
٢٧	CI الروضة	٢٢٦٧	٣٠٩١	١٩١١	»	شركة بواخر البوستة الخديوية
٢٨	CJ ديوجينيس	٥٨	٧٥	—	»	سامي خوري
٢٩	BO مصر	٤٨٢٣	٥٣٩٧	١٩٤٣	»	شركة مصر للملاحة
٣٠	CM تيسير	٦٧٥	٦٨٦	١٩٤٤	»	البري وبهاء الدين حسن
٣١	CR البري	٦٧٥	٦٨٦	»	»	»
٣٢	كوم ابو	٨٦٧	٦٨٢	»	»	شركة بواخر البوستة الخديوية
٣٣	أرمنت	»	»	»	»	»
٣٤	نجم حمادي	»	»	»	»	»
٣٥	أبو قرقاص	»	»	»	»	»
٣٦	DS السودان	٤٨٢٣	—	»	»	شركة مصر للملاحة
٣٧	ممنون	—	—	١٩٤٦	»	الشركة البحرية المصرية
٣٨	CB الاسكندرية	١٩٥	٢٣٠	١٩١٧	السويس	شركة مصر لمصايد الأسماك

(تابع) البواخر التجارية المصرية في عصر الفاروق

العدد	الاسم	المحمولة بالطن		تاريخ الانشاء	ميناء التسجيل	اسم المالك
		أهلية	دولية			
٣٩	DC القاهرة	١٩٦	٢٢٩	١٩١٧	السويس	شركة مصر لمصايد الأسماك
٤٠	BJ النيلان	١٣	١٤	١٩٣٠	»	بوريس كاهانوف بالقاهرة
٤١	BM رادى النيل السريع	١٣	١٦	١٩٤٢	»	جرىجورى كونيونسكى
٤٢	RF فتحى	١٩	٢٢	١٩٢٨	»	محسن بك يكن
٤٣	BG النمر	١٧	٢٣	—	—	—
٤٤	محمد على الكبير	٤٨٦٣	٥٩٦٦	١٩٤٤	اسكندرية	شركة بواخر البوصة الخديوية
٤٥	الخديو اسماعيل	٤٨٦٥	٥٩٧٠	١٩٤٤	»	»
٤٦	الملك فؤاد	٢٠١٠	٢٧٠٤	١٩٤٧	»	»

المراجع الخاصة بالفصل الخامس عشر

باللغة العربية :

أحمد عبد الهادى : القانون البحرى .

أحمد عبود باشا : مساهمة الحكومة فى شركة للملاحة (مجلة " أخبار اليوم " عدد

٢٤ يناير سنة ١٩٤٨) .

جريدة « المقطم » : اهتمام جلالة الملك بإنشاء أسطول بحرى لمصر (عدد

٨ نوفمبر سنة ١٩٤٦) .

كريم ثابت بك : الملك فاروق .

محمد كامل أمين ملش : شرح القانون البحرى .

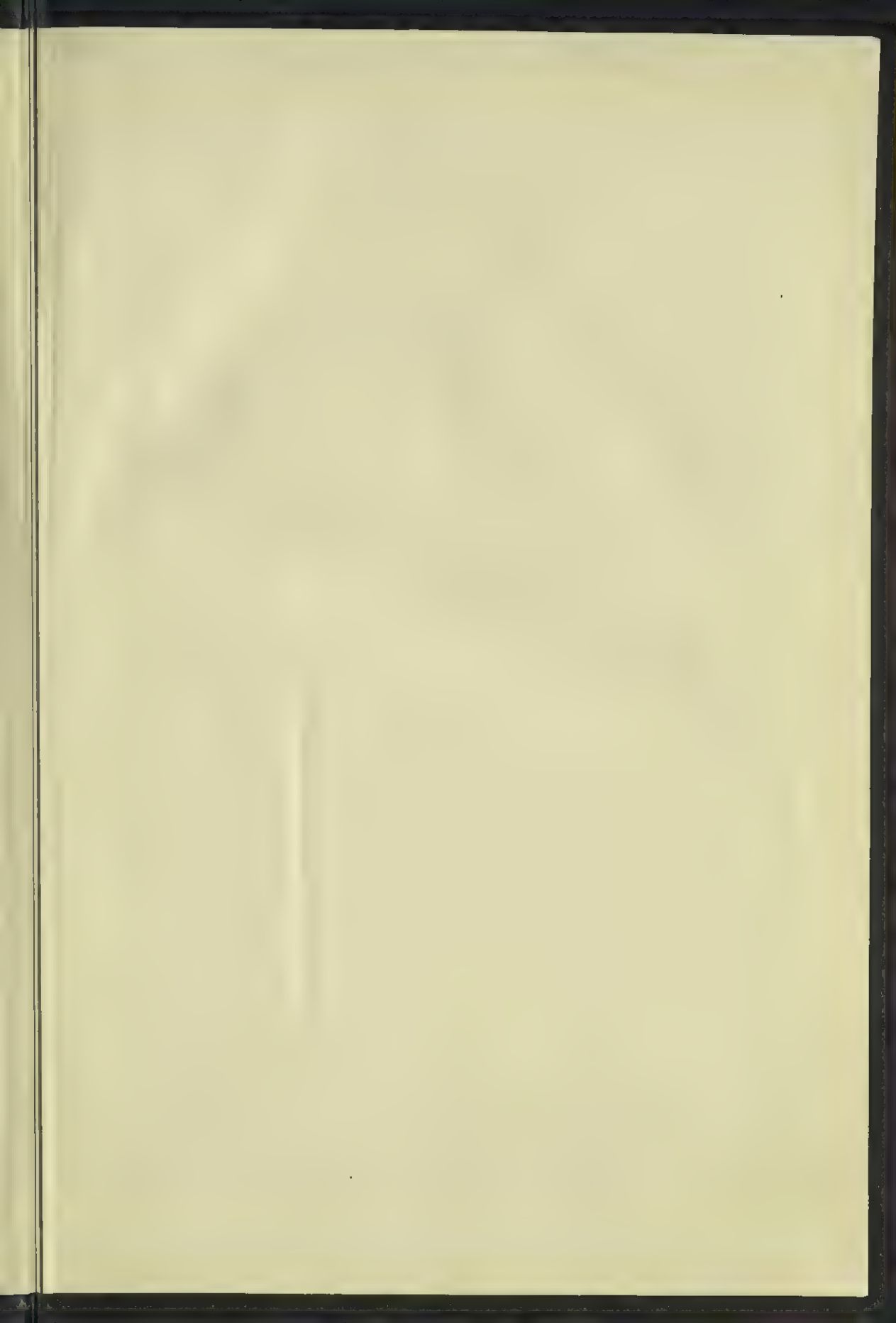
محمد مصطفى صفوت : المجلد فى التاريخ المصرى : مصر المعاصرة من عهد توفيق

إلى الوقت الحاضر .

محمود عبد الهادى (البكاشى) : المعارف البحرية .

باللغة الفرنسية :

LUGOL (JEAN) : L'Egypte et la deuxième guerre mondiale.



(١) بيان اللوحات

بين صفحة

- ١ — حضرة صاحب الجلالة الملك المعظم فاروق الأول بملابس
البحرية المصرية في أثناء اجتماع تاريخي بالرئيس فرنكلن
روزفلت في منتصف شهر فبراير سنة ١٩٤٥ على ظهر بارجة
أمريكية راسية في البحيرات المرة ... (قبل المقدمة)
- ٢ — مركب من مراكب قدماء المصريين مصنوع بالبردى
يسير في النيل بالمجاديف ... ٥ و ٤
- ٣ — مركب يسير بالشرع والمجاديف في النيل ... ١٠ و ١١
- ٤ — مركب يسير بالشرع والمجاديف في البحار ... ١٢ و ١٣
- ٥ — الأسطول المصرى في طريقه إلى بلاد البونت (الصومال)
في عهد الملكة حتشبسوت ... ١٦ و ١٧
- ٦ — الأسطول المصرى في مععان إحدى المعارك البحرية
في عهد الفراعنة ٢٦ و ٢٧
- ٧ — عمال مصريون يقومون بصناعة السفن في مصر ... ٥٨ و ٥٩
- ٨ — السفينة الكبيرة التى بناها بطليموس الرابع فيلوباتور ... ٦٢ و ٦٣
- ٩ — منارة الأسكندرية التى بناها المهندس سوستراتس
في عهد بطليموس الثانى فيلادلفوس ... ٧٤ و ٧٥
- ١٠ — ذهبية مصرية تسير في النيل في عهد الرومان ... ١٠٤ و ١٠٥
- ١١ — سفينة من سفن العرب ... ١٢٠ و ١٢١

(١) ندين بالشكر الجزيل لكل من حضرات الأفاضل الدكتور محمد كامل أمين ملش القاضى بحكمة
مصر المختلطة والأستاذ حسن عبد الوهاب مفتش الآثار العربية والبكاشية عبد الرحمن زكى مدير المتحف
الحربى وعز الدين عاطف ياور جلاله الملك ومدير العمليات البحرية ومحمود صبيح عبيد الحميد مدير
إدارة البحرية الذين تفضلوا بامدادنا ببعض اللوحات التى ترين هذا الكتاب .

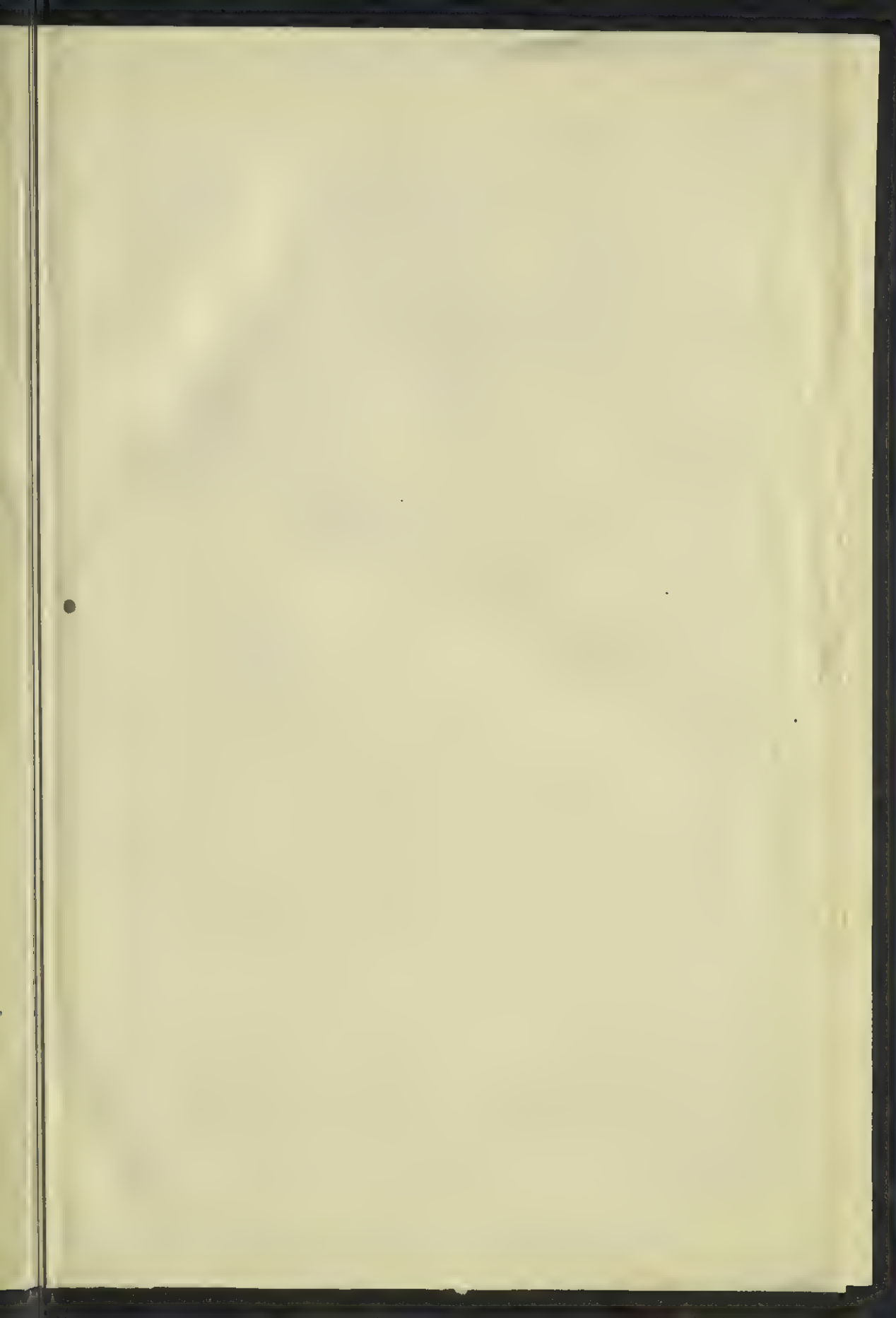


بين صفحة

- ١٢ — شانية من شوانى العرب ١٣٤ و ١٣٥
- ١٣ — حراقة من حرايق العرب ١٥٨ و ١٥٩
- ١٤ — يك شراعى مصرى فى عهد العثمانيين ٢١٠ و ٢١١
- ١٥ — سفينة نهرية مصرية من أسطول مراد بك ٢١٨ و ٢١٩
- ١٦ — فرقاطة من الأسطول المصرى فى عهد محمد على الكبير
فى طريقها إلى مصر بعد صنعها فى مرسيليا ٢٢٤ و ٢٢٥
- ١٧ — إسماعيل بك جبل طارق ، أمير البحار الأول ٢٢٦ و ٢٢٧
- ١٨ — مجموعة من سفن الأسطول المصرى فى عهد محمد على باشا الكبير ٢٤٢ و ٢٤٣
- ١٩ — موقعة نافرين البحرية ٢٥٠ و ٢٥١
- ٢٠ — دار صناعة السفن بالاسكندرية ٢٥٨ و ٢٥٩
- ٢١ — ضرب عكا بقنايل الأسطول المصرى ٢٨٨ و ٢٨٩
- ٢٢ — الأمير محمد سعيد يرتدى زى أمير البحار ٣٠٨ و ٣٠٩
- ٢٣ — السفينة "الشرقية" من سفن الأسطول المصرى فى عهد
محمد على باشا الكبير ٣٣٠ و ٣٣١
- ٢٤ — أمير البحار حسن باشا الاسكندراني ٣٤٤ و ٣٤٥
- ٢٥ — قطع الأسطول المصرى راسية فى مياه البوسفور فى طريقها
إلى حرب القرم ٣٥٤ و ٣٥٥
- ٢٦ — اليخت البخارى "قاصد خير" من قطع الأسطول
المصرى فى عهد محمد سعيد باشا ٣٦٢ و ٣٦٣
- ٢٧ — ذهبية مسلحة من أسطول الخديو إسماعيل الذى فتح
أعلى النيل ٣٦٢ و ٣٦٣
- ٢٨ — السفينة "الشرقية" عند استعمالها لنقل المسافرين بين
الاسكندرية والآستانة ٣٧٦ و ٣٧٧

بين صفحة

- ٢٩ — السفينة "دقهلية" من سفن الأسطول المصرى فى عهد
الخديو إسماعيل ٣٨٠ و ٣٨١
- ٣٠ — أمير البحار مصطفى العرب باشا ٣٨٢ و ٣٨٣
- ٣١ — السفينة "الإبراهيمية" التى سافرت من الأسكندرية إلى
السويس عن طريق رأس الرجاء الصالح فى سنة ١٨٦٢
بقيادة مصطفى باشا العرب ٣٨٤ و ٣٨٥
- ٣٢ — الفريق البحرى أحمد حسنين باشا ٣٨٦ و ٣٨٧
- ٣٣ — الفريق البحرى حسين فهمى باشا ٣٨٨ و ٣٨٩
- ٣٤ — السفينة "المحروسة" من سفن الأسطول المصرى
فى عهد الخديو إسماعيل ٣٩٠ و ٣٩١
- ٣٥ — السفينة "سواكن" من سفن الأسطول المصرى فى عهد
الخديو إسماعيل ٣٩٢ و ٣٩٣
- ٣٦ — السفينة "قلوب" من سفن الأسطول المصرى فى عهد
الخديو إسماعيل ٣٩٤ و ٣٩٥
- ٣٧ — السفينة "معينى ظافر" من سفن الأسطول المصرى
فى عهد الخديو إسماعيل ٣٩٦ و ٣٩٧
- ٣٨ — حصن فاروس بالاسكندرية بعد استهدافه لقنابل
الأسطول البريطانى وقد قامت على أنقاضه قلعة رأس
التين مقر رئاسة السلاح البحرى الملكى الآن ٤١٠ و ٤١١
- ٣٩ — المدرسة "الفاروقية البحرية" ٤٣٠ و ٤٣١
- ٤٠ — إحدى كاسحات الألغام المصرية المتوسطة ٤٤٠ و ٤٤١
- ٤١ — بعض طلبة الكلية البحرية الملكية فى أثناء طابور تعليم
المجذاف ٤٤٢ و ٤٤٣
- ٤٢ — يخت جلالة الملك "محروسة" وأمير البحار محمود حمزه باشا ٤٥٢ و ٤٥٣
- ٤٣ — شعار البحرية الملكية ٤٦٨ و ٤٦٩



فهرست الكتاب

الصفحات

مقدمة الكتاب هـ — ح

الفصل الأول

عصر الفراعنة إلى فتح الفرس

(من قبل سنة ٣٢٠٠ إلى سنة ٥٢٥ قبل الميلاد)

تقسيم : (١) عهد ما قبل التاريخ . (ب) عهد الإمبراطورية القديمة .
(ج) عهد الإمبراطورية الوسطى . (د) عهد الدولة الحديثة .
كيف كانت تقع المواقع البحرية في عصر قدماء المصريين . الملاحة
التجارية في عصر الفراعنة . القناة بين النيل والبحر الأحمر . بطلان
النظرية القديمة القائلة بأن الفينيقيين سبقوا المصريين في ركوب البحر .
النيل وأثره في حياة قدماء المصريين . أمراء البحار في عصر الفراعنة .
نظام الأسطول عند الفراعنة . أنواع السفن المختلفة عند قدماء
المصريين . أشربة السفن المصرية القديمة . أقول نجم الفراعنة .
بيان بأسر الفراعنة المختلفة وفاقا لجدول الأستاذ جيمس هنرى برستد .
بيان بأسر الفراعنة المختلفة وفاقا لجدول مانيتون . بيان بأسر الفراعنة
المختلفة وفاقا لجدول الأستاذ هنرى جوتيه . بيان بأسر الفراعنة
المختلفة وفاقا لجدول جاستون ماسييرو . المراجع الخاصة بالفصل الأول ١-٤٨

الفصل الثاني

غزو قبيلز وعصر الفرس

(٥٢٥ — ٣٣٢ قبل الميلاد)

بداية العصر الفارسي . وقعة لادا البحرية (٤٩٤ قبل الميلاد) . حكم
أكروسييس . معركة جزيرة سلامين (٢٠ سبتمبر سنة ٤٨٠ قبل الميلاد) .

الصفحات

ثورة مصرية . هيرودوت في مصر ووصفه طريقة صنع السفن
المصرية . جلاء الفرس عن مصر . المراجع الخاصة بالفصل الثاني ... ٤٩ — ٦٠

الفصل الثالث

فتح الاسكندر وعصر البطالسة

(٣٣٢ — ٣١ قبل الميلاد)

البطالسة وعنايتهم بالأسطول . حاجة البطالسة إلى أسطول قوى . بحرية
البطالسة وفضلها في الكشف العالمية . تأسيس الموانئ المصرية
على ساحل البحر الأحمر . عناية البطالسة بالطرق التي كانت تربط
وادي النيل بالبحر الأحمر . الملاحة التجارية في عصر البطالسة .
موقعة سلاميس البحرية (سنة ٣٠٦ قبل الميلاد) . ثلاث مواقع
بحرية : إيفسوس (سنة ٢٥٩ أو سنة ٢٥٥) ، وكوس (سنة ٢٥٨
أو سنة ٢٥٦) ، وأندروس (سنة ٢٤٥) . قدوم يوليوس قيصر إلى
الاسكندرية والمعارك البحرية التي دارت رحاها بين الأسطول
الروماني والأسطول المصري (سنة ٤٦ قبل الميلاد) . معركة
الاسكندرية البحرية (سنة ٤٦ قبل الميلاد) . معركة أكسيوم البحرية
(٢ سبتمبر سنة ٣١ قبل الميلاد) . المراجع الخاصة بالفصل الثالث ٥٠ — ١٠٠

الفصل الرابع

غزو الأمباطور أغسطس وعصر الرومان والبيزنطيين

(٣٠ قبل الميلاد — ٦٤١ بعد الميلاد)

تقسيم : (١) عصر الرومان . الأسطول المصري في عصر الرومان . ميناء
تراجان . الملاحة التجارية في عصر الرومان . (ب) عصر البيزنطيين .
الأسطول المصري في عهد البيزنطيين . الملاحة التجارية في عهد
البيزنطيين . ميناء الاسكندرية في عهد البيزنطيين . انتهاء عصر
البيزنطيين . المراجع الخاصة بالفصل الرابع ... ١٠١ — ١١٢

الفصل الخامس

فتح عمرو بن العاص وعصر العرب

(٦٤١ — ١٢٥٠)

دخول العرب مصر . السفن الحربية قبل الاسلام . السفن الحربية بعد الاسلام . أنواع مراكب العرب . أجزاء المراكب العربية . زخرفة السفن الاسلامية . السفن الاسلامية والنار الاغريقية . اختراع البوصلة والبارود . السفن الحربية النهرية . المناورات البحرية . معدات السفن الحربية . قيادة الأساطيل عند العرب . الأسطول المصرى فى العصر العربى : (ا) الأسطول المصرى من الفتح العربى إلى قيام الدولة الطولونية (٦٤٠ — ٨٦٨) . وقعة ذات الصوارى (٢٩ أغسطس سنة ٦٥٤) . عناية المصريين بالأسطول على اثر نزول الروم دمياط (٢٩ أغسطس سنة ٨٥٢) . (ب) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الطولونية (٨٦٨ — ٩٣٤) . (ج) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الإخشيدية (٩٣٤ — ٩٦٩) . (د) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الفاطمية (٩٦٩ — ١١٧١) . (هـ) الأسطول المصرى فى عهد الدولة الأيوبية (١١٧١ — ١٢٥٠) . موقعة الاسكندرية البحرية على اثر هجوم الأسطول الصقلى على الثغر (يولييه ١١٧٤) . وقعة مرج عيون (سنة ١١٧٩) . هجوم الأسطول المصرى على عكا (١٤ أكتوبر سنة ١١٧٩) . محاصرة الأسطول المصرى بيروت بحرا (سنة ١١٨٢) . موقعة الخوراء البحرية (سنة ١١٨٢) . موقعة عكا البحرية (سنة ١١٩٠) . نزول الصليبين دمياط (٣١ مايو سنة ١٢١٨) . المواقع النهرية تجاه المنصورة (سنة ١٢٢١ وسنة ١٢٥٠) . المآصر أو السلاسل البحرية فى عصر العرب . دور صناعة السفن

الصفحات

أو صناعة العماير أو الإنشاء : صناعة الروضة . صناعة مصر . صناعة
المقس . صناعة الاسكندرية . صناعة دمياط . كيفية صنع المراكب .
المناظر : منظرة المقس . منظرة الصناعة . المجانيق والسفن التي
بنيت في مصر . ديوان الأسطول أو ديوان العماير . الملاحة التجارية
في العصر العربي . المراجع الخاصة بالفصل الخامس ١١٣-١٧٢

الفصل السادس

عصر المماليك

(١٢٥٠ - ١٥١٧)

المماليك وعنايتهم بالبحرية . أولى حملات الأسطول المصري إلى قبرس
(١٢٧٠) . حفلة عرض الأسطول أيام الأشرف خليل بن قلاوون .
غزو جزيرة أرواد (سنة ١٣٠٢) . ثانية حملات الأسطول المصري
إلى قبرس (سنة ١٤٢٣) . ثالثة حملات الأسطول المصري إلى
قبرس (سنة ١٤٢٥) . رابعة حملات الأسطول المصري إلى قبرس
(سنة ١٤٢٦) . أولى حملات الأسطول المصري إلى رودس (سنة
١٤٤٠) . ثانية حملات الأسطول المصري إلى رودس (سنة ١٤٤٣) .
ثالثة حملات الأسطول المصري إلى رودس (سنة ١٤٤٤) . خروج
الأسطول المصري إلى قبرس (سنة ١٤٦١) . المآصر أو السلاسل
البحرية في عصر المماليك . الملاحة التجارية المصرية . وقعة ديو
البحرية (سنة ١٥٠٩) . المراجع الخاصة بالفصل السادس ١٧٣-٢٠٦

الفصل السابع

فتح السلطان سليم الأول وعصر العثمانيين

(١٥١٧ - ١٧٩٨)

العثمانيون والبحرية المصرية . حملة الأسطول المصري إلى جزيرة كريت
(سنة ١٦٤٧) . الملاحة التجارية . انتهاء حكم العثمانيين . المراجع
الخاصة بالفصل السابع ٢٠٧-٢٣٢

الفصل الثامن

عصر محمد علي باشا الكبير

(١٣ مايو سنة ١٨٠٥ — ٢ أغسطس سنة ١٨٤٩)

نواة الأسطول المصري . أمير البحار الأول : إسماعيل جبل طارق .
وقعة ستمباليا البحرية (١٣ نوفمبر سنة ١٨٢٤) . وقعة سبريجو البحرية
(٢٩ أبريل سنة ١٨٢٥) . أثر هذه الحملات البحرية . أمير البحار
الثاني : محرم بك . وقعة نافرين البحرية (٣٠ أكتوبر سنة ١٨٢٧) .
موقعة نافرين والمسألة الشرقية . دار صناعة السفن بالخرطوم . دار
صناعة السفن بالاسكندرية وتجديد الأسطول المصري . السفن
التي أنشئت في ترسانة الاسكندرية في أثناء رئاسة المسيو دي سيريزي .
السفن التي رمت في ترسانة الاسكندرية مدة رئاسة المسيو دي
سيريزي . حفلات إزال السفن الحربية إلى البحر . استقالة
المسيو دي سيريزي . المعسكر البحري للتعليم برأس التين . مدرسة
بحرية على ظهر البحر . البعثات البحرية . ترجمة المؤلفات العلمية
البحرية . النظام على ظهر السفن المصرية . إصلاح ميناء الاسكندرية
وتوسيعه . آراء الأجانب في البحرية المصرية . رأى الماريشال
مارمون . رأى كلوت بك . رأى الكولونيل روشفور سكوت . رأى
المسيو دي كرجست . رأى القوموندان أوبري . رأى القومندان
بروا . رأى المسيو كوشليه . رأى الأميرال لالاند . رأى القنصل فتوتزي .
الأسطول التجارى المصري . ديوان البحر . أمير البحار الثالث :
عثمان نور الدين . حصار قلعة عكا وضربها بالمدافع من البحر .
ضرب عكا بمدافع الأسطول المصري (ديسمبر سنة ١٨٣١) .

الصفحات

رحلة محمد علي باشا إلى جزيرة كريت . استقالة عثمان نور الدين باشا .
أمير البحار الرابع : مصطفى مطوش باشا . أمير البحار الخامس :
الأمير محمد سعيد . استسلام الأسطول العثماني وانضمامه إلى الأسطول
المصري (سنة ١٨٣٩) . تحصين الاسكندرية (سنة ١٨٤٠) .
الخط الشريف الهايوني الصادر في ١٣ فبراير سنة ١٨٤١ وفرمان
أول يونيه سنة ١٨٤١ وفرضهما بعض القيود على البحرية المصرية .
القوات البحرية . ميزانية البحرية ونفقات الأسطول . قواد البحر
الآخرون : القبودان محمد شنن . القبودان محمود نامي . البكاشي
البحري سليم محمد قبطان . البكاشي البحري محمد الاسلامبولي .
القبودان عبد الكريم . القبودان خلف الله . وفاة ابراهيم باشا ومحمد
علي باشا الكبير . سفن الأسطول المصري في سنة ١٨٣٧ نقلا عن
المسيو مانجان . سفن الأسطول المصري في سنة ١٨٣٩ نقلا عن
كلوت بك . سفن الأسطول المصري في سنة ١٨٤٣ نقلا عن
اسماعيل سرهنك باشا . سفن الأسطول المصري فيما بين سنة ١٨٤٣
وسنة ١٨٤٩ نقلا عن جدول حسن الاسكندراني باشا . قوة مصر
البحرية في عصر محمد علي باشا الكبير من سنة ١٨١٣ إلى سنة ١٨٤٠
نقلا عن دار المحفوظات المصرية . المراجع الخاصة بالفصل الثامن . ٣٤٢-٣٣٣

الفصل التاسع

عهد عباس باشا الأول

(٢٤ نوفمبر سنة ١٨٤٨ — ١٤ يولييه سنة ١٨٥٤)

تولية عباس باشا الأول وإهماله شؤون البحرية . أمير البحار حسن
الاسكندراني باشا . الأسطول المصري في حرب القرم . ديوان
البحرية . وفاة عباس باشا الأول . قوة مصر البحرية في عهد عباس

الصفحات

باشا الأول من سنة ١٨٤٨ الى سنة ١٨٥٤ نقلا عن دار المحفوظات
المصرية . المراجع الخاصة بالفصل التاسع ٣٥٨-٣٤٣

الفصل العاشر

عهد محمد سعيد باشا

(١٥ يولييه سنة ١٨٥٤ — ١٨ يناير سنة ١٨٦٣)

تولية محمد سعيد باشا ومواصلته حرب القرم . الملاحة التجارية . إصلاح

ميناء السويس . شق قناة السويس . نظارة البحرية . وفاة محمد سعيد

باشا . قوة مصر البحرية في عهد محمد سعيد باشا من سنة ١٨٥٤ الى سنة

١٨٦٣ نقلا عن دار المحفوظات المصرية . المراجع الخاصة بالفصل العاشر ٣٦٨-٣٥٩

الفصل الحادى عشر

عصر إسماعيل

(١٨ يناير سنة ١٨٦٣ — ٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩)

تولية الخديو إسماعيل واهتمامه بإحياء البحرية المصرية . فرمان ٢٧ يونيه

سنة ١٨٧٣ (غرة جمادى الأولى سنة ١٢٩٠) ورفع بعض القيود

المفروضة على البحرية المصرية . خدمات الأسطول المصرى :

١ — فى حملة كريت . ٢ — فى حملة السودان . ٣ — فى حملة الحبشة .

٤ — فى حملة الصرب . ٥ — فى حملة روسيا . الملاحة التجارية .

إتمام ميناء السويس . إصلاح ميناء الإسكندرية . إنشاء الفئارات .

أمراء البحار : (١) رضوان الكريتلى باشا . (٢) محمد الرودسلى باشا .

(٣) مصطفى العرب باشا . (٤) مصطفى الطوسيهلى باشا . قواد

البحر الآخرون : الفريق البحرى أحمد حسنين باشا . الفريق البحرى

الصفحات

حسين شيرين باشا . الفريق البحرى حسين فهمى باشا . الفريق
البحرى قاسم محمد باشا . اللواء البحرى محمد أمين توفيق باشا .
القبودان سليمان حلاوة . القبودان سرهنك بك . القبودان عبد الحميد
الديار بكلى . نظار البحرية . صدور القانون التجارى البحرى المختلط .
خلع الخديو اسماعيل . قوة مصر البحرية فى عصر الخديو اسماعيل
من سنة ١٨٦٣ الى سنة ١٨٧٩ نقلا عن دار المحفوظات المصرية .
سفن الأسطول المصرى فى عهد الخديو اسماعيل . البواخر التجارية
المصرية فى سنة ١٨٧٣ فى عهد الخديو اسماعيل . المراجع الخاصة
بالفصل الحادى عشر ٣٦٩-٤٠٠

الفصل الثانى عشر

حكم الخديو محمد توفيق والاحتلال البريطانى

(٢٦ يونيه سنة ١٨٧٩ — ٧ يناير سنة ١٨٩٢)

فرمان تولية الخديو توفيق وتقييد البحرية المصرية . الأزمة المالية والتدخل
الأجنبى وأثرهما فى الشؤون البحرية . حضور الأسطولين البريطانى
والفرنسى الى الاسكندرية . حصون الاسكندرية . ضرب
الاسكندرية بقتابل الأسطول البريطانى (١١ يوليه سنة ١٨٨٢) .
استئناف الضرب (١٢ يوليه سنة ١٨٨٢) . احتلال الاسكندرية
(١٣ يوليه سنة ١٨٨٢) . الاحتلال البريطانى وأثره فى البحرية
المصرية . صدور القانون التجارى البحرى الأهل . نظارة البحرية .
الملاحة التجارية . وفاة الخديو توفيق . قوة مصر البحرية من تولية
الخديو توفيق حتى الاحتلال البريطانى من سنة ١٨٧٩ الى سنة ١٨٨٢
نقلا عن دار المحفوظات المصرية . المراجع الخاصة بالفصل الثانى عشر . ٤٠١-٤٢٠

الفصل الثالث عشر

حكم الخديو عباس حلمي الثاني

(٨ يناير سنة ١٨٩٢ — ١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤)

وحكم السلطان حسين كامل

(١٩ ديسمبر سنة ١٩١٤ — ٩ أكتوبر سنة ١٩١٧)

فرمان تولية الخديو عباس وتقييد البحرية المصرية . اهتمام الخديو عباس

بالبحرية المصرية . نظارة البحرية . الملاحة التجارية . مدرسة

”ديب البحر“ البحرية . قيام حرب ١٩١٤ — ١٩١٨ وتولية السلطان

حسين كامل . وزارة البحرية . وفاة السلطان حسين كامل .

المراجع الخاصة بالفصل الثالث عشر ٤٢٨-٤٢١

الفصل الرابع عشر

عصر فؤاد الأول

(٩ أكتوبر سنة ١٩١٧ — ٢٨ أبريل سنة ١٩٣٦)

معاودة الملك فؤاد للبحرية المصرية . وزارة البحرية في عهد السلطنة .

وزارة البحرية في عهد الملكة . الملاحة التجارية . شركة مصر للنقل

والملاحة . شركة اسكندرية للملاحة . شركة مصر للملاحة البحرية .

وفاة الملك فؤاد . المراجع الخاصة بالفصل الرابع عشر ٤٣٨-٤٣٩

الفصل الخامس عشر

عصر الفاروق

تولية الفاروق وعنايته بالبحرية المصرية . السلاح البحري الملكي . الكية

البحرية الملكية . البعثات البحرية الى الخارج . وزارة الدفاع الوطني .

بحرية جلالة الملك . مصلحة الموانئ والمنائر : الموانئ . المنائر .

الصفحات

سفن مصلحة الموانئ والمناظر . إدارة التفتيش البحرى . الاتفاق بين	
مصر وبريطانيا على تقرير حمولة السفن . مصلحة خفر السواحل .	
سفن مصلحة خفر السواحل . الملاحة التجارية : (ا) شركة مصر	
للملاحة البحرية . (ب) شركة الاسكندرية للملاحة . (ج) شركة	
بواخر البوستة الحديدية . (د) الشركة البحرية المصرية .	
إعانات الحكومة المصرية لشركات الملاحة البحرية . السفن المصرية	
الأخرى . المحطة البحرية بالاسكندرية . العناية بتدريس القانون	
البحرى وتعديل أحكامه . المتاعب التى تعانىها شركات الملاحة	
المصرية . المدرسة البحرية التجارية . كلمة ختامية . قوة مصر البحرية	
فى عصر الفاروق فى صيف سنة ١٩٤٧ . البواخر التجارية المصرية	
فى عصر الفاروق . المراجع الخاصة بالفصل الخامس عشر	٤٧٨-٤٣٩
بيان اللوحات	٤٨٢-٤٧٩
فهرست الكتاب	٤٩٢-٤٨٣

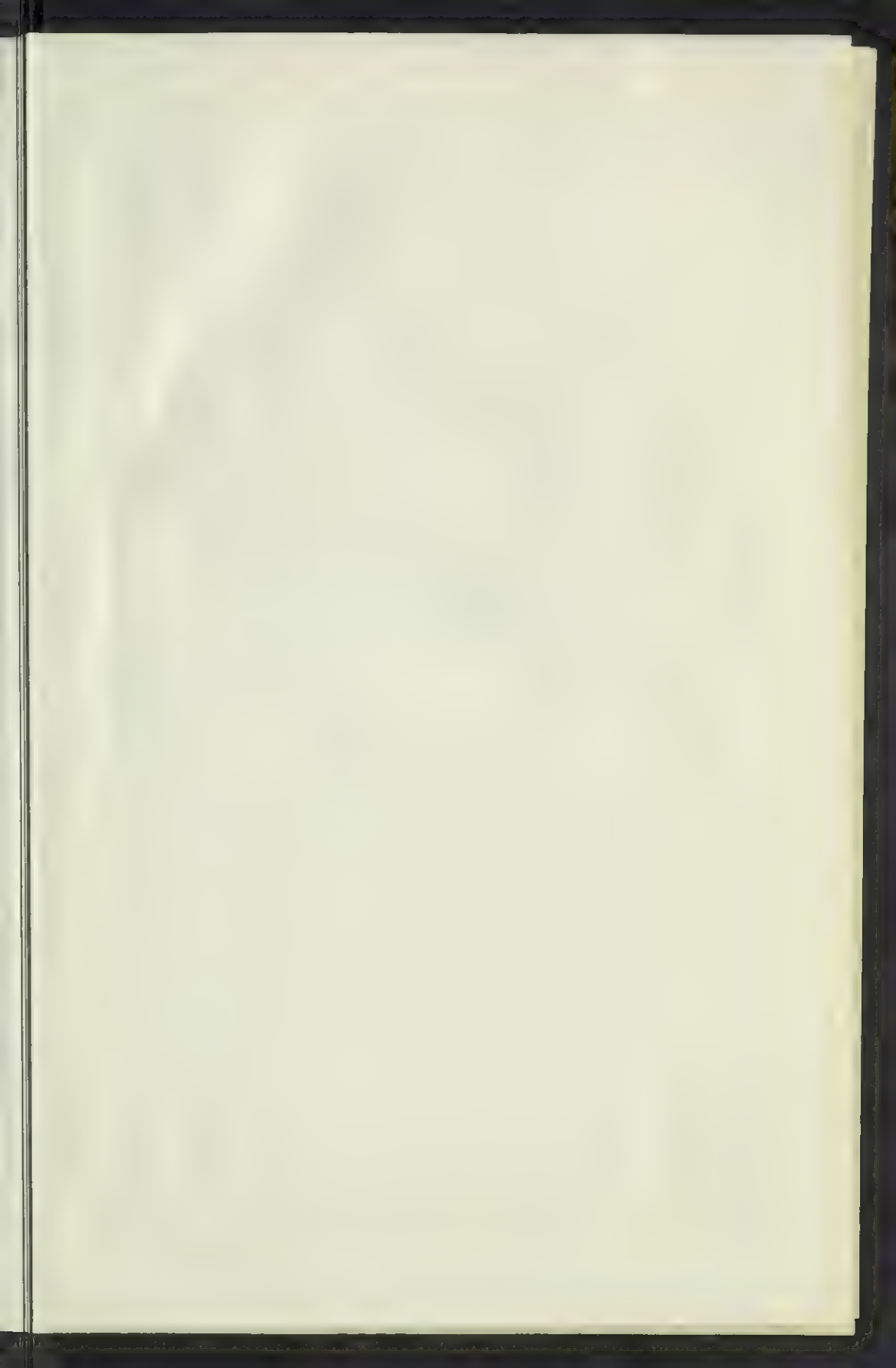


كَمَل طبع "تاريخ البحرية المصرية" بمطبعة دار الكتب المصرية
في يوم الخميس ١٣ جمادى الآخرة سنة ١٣٦٧ (٢٢ أبريل سنة ١٩٤٨) م

محمد نديم

مدير المطبعة بدار الكتب
المصرية

(مطبعة دار الكتب المصرية ٢٣/١٩٤٧/٤٠٠)



DATE DUE

J. Lib.

MAR 1986

J. Lib.

JAFET LIB.

14 JUN 1990

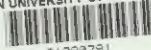
A. U. B. LIBRARY

354.62:K45tA:c.1

خانكي، جميل

تاريخ البحرية المصرية

AMERICAN UNIVERSITY OF BEIRUT LIBRARIES



01022731

354.62:K45tA

خانكي،

تاريخ البحرية المصرية

66-2649

66-3062

354.62
K 45tA



